

Dr. Szpirulisz Ildikó

A
**VASUTAS
DOLGOZÓK
TÁRSADALMI
HELYZETE**

Dr. Szpirulisz Ildikó

A VASUTAS DOLGOZÓK TÁRSADALMI HELYZETE

**Az MSZMP KB Társadalomtudományi Intézete
Munkásosztály témacsoportja kutatásának
keretében készült**

Szakmai konzultánsok:

Gábor Zoltán

Gulyás János

Pethes Imre

Tassy Ilona

**és az MSZMP KPM Vasúti Főosztályi Bizottsága
mellett működő szakértő kollektíva**

Turba Sándorné vezetésével:

Árvai József,

dr. Kisrákói Tibor,

Körmendy József,

Kummer István,

Simon Ferenc

Európa évszázadok folyamán kialakult állami és gazdasági rendszerében a vasút fiatal intézmény. Megjelenése, rohamos erőbeli gyarapodása példátlan eredménnyel járt a termelés és a fogyasztás terén. Számottevő gazdasági tényezővé növekedett, s rövid idő alatt nagyhatalommá lett. A vasútban rejlő erőforrásokat az államhatalom korán felismerte, s azt csakhamar szolgálatába állította. Fokozatosan tért hódított az a felfogás, hogy a vasútnak nemcsak az a feladata, hogy ki-elégítse a forgalmi szükségleteket és feltárja a szunnyadó gazdasági erőforrásokat, hanem szolgálja az állam honvédelmi, gazdasági és kereskedelempolitikai, valamint szociális törekvéseit is.

A Magyar Államvasutak helyzetét tekintve — Európa többi vasútjához képest — talán a legfiatalabb: 1868-ban alakult, amikor az állam kezelésbe vette a magántársasági kezdeményezéssel épült és csődbe jutott budapest—salgótarjáni vonalat. A XIX. század második felében kialakult az a gőzüzemi vasút, amelyet még Széchenyi István álmodott meg közlekedési programjában. A mi évszázadunkban beköszöntött a tudományos-technikai forradalom, a modern erőgépek korszaka. A régi gőzgépeket felváltották a villamos- és Diesel-erőgépek. Alapvetően megváltozott hazánk gazdasági, politikai arculata. Ennek megfelelően, az ország szükségleteinek és teherbíró képességének figyelembevételével, a lakosság érdekeinek messzemenő szem előtt tartásával új közlekedési rendszer megteremtése vált szükségessé. A MÁV 100. évfordulóján — 1968 októberében — az országgyűlés jóváhagyta

a magyar közlekedéspolitikai koncepcióját és a vasúti törvényt.

A magyar vasút 125 esztendő történelme nemcsak a műszaki, technikai haladást tükrözi, nemcsak azt, hogy a régi gőzmozdonyok helyébe Diesel- és villamosmozdonyok lépnek, hanem több tízezer vasutasnak sok-sok évtizedes alkotó tevékenységét, fegyelmezett munkáját, helytállását is.

A magyar vasút műszaki berendezése esztendőről esztendőre növekszik, egyre több olyan különleges berendezés működik, amelynek az a rendeltetése, hogy fokozza a közlekedés biztonságát. Azonban nemcsak a technika a döntő! Bármilyen tökéletesek is a műszaki berendezések, az emberek szervezettségétől, fegyelmezettségétől, pontosságától és megbízhatóságától függ működésük. Az emberek irányítják a műszaki berendezéseket, ezért mindenekelőtt tőlük függ ezeknek a berendezéseknek biztos működése, a vonatközlekedés biztonsága, a vasút balesetmentes munkája.

A vasúti közlekedést gazdasági életünk egyik legfontosabb idegszálának nevezik. Az anyagi javak helyváltóztatása, az egyik termelési körzetről a másikba juttatása hozzájárul az életszínvonal emelkedéséhez, a termelőerők növekedéséhez. Ezért döntő jelentőségű minden egyes vasutas munkája. A mozdonyok szabályozói mellett a vasúti kocsik fékállásán, a menetirányító asztal mellett és a gurítódomb vágányain, az esztergapadoknál és az árurakodóhelyeken mindenütt olyan emberek dolgoznak, akik szeretik a vasutat. Mindennapos tevékenységükben a munkához való új szocialista viszonyaik tükröződnek.

Ez a tanulmány a munkásosztály különböző rétegeinek kutatása keretében készült. Örömmel üdvözölhető, mert érzékelteti, hogy a vasútnak — bár fiatal intézmény — jelentős szerepe volt a munkásosztály kialakulásában, és a vasutas dolgozók a magyar munkásosztály szerves részét képezik.

E könyv gazdag anyagával azt a tanulságot nyújtja a vasút valamennyi dolgozója számára, hogy a modern vasút megteremtéséért folyó harc hosszú évek szívós munkája.

Köszönetet mondva a Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottsága Társadalomtudományi Intézetének e könyv

megjelentetéséért, olvasásra, tanulmányozásra ajánlom mind-
azoknak, akik a szocializmus építését, a szocialista vasút meg-
teremtését szívügyüknek, egyéni és társadalmi boldogulásuk
útjának tekintik.

DR. MÉSZÁROS KÁROLY

miniszterhelyettes,

a MÁV vezérigazgatója

A VASÚTI KÖZLEKEDÉS A GAZDASÁG INTEGRATÍV ÁGAZATA

TÖRTÉNETI ÖSSZEFOGLALÓ

Az eredeti tőkefelhalmozás eredményeként Angliában végbement a mezőgazdaság gyökeres átalakulása, létrejött a tőkés módon szervezett ipar. Mindez a gazdaságot — belsőleg és külkapcsolataiban — integráló közlekedés forradalmi változásához vezetett. Megjelentek a gőzhajók, a vasutak. Nyugat-Európában Angliához hasonló fejlődés következett be. A tőkésországok kapcsolatai a világpiac kibontakozásához, a fejlett és a még tőkés fejlődés előtt álló országok világpiaci összekapcsolódásához vezettek. Ennek a folyamatnak fontos előkészítője, megvalósítója volt a vasúthálózat. A vasút, túllépve a szigetország kereteit, mint a kapitalizmus előfutára és szálláscsinálója, bámulatos gyorsasággal megteremtette a világkereskedelem és világpiaci munkamegosztás egyik anyagi bázisát, s ezáltal lehetővé tette, hogy a burzsoázia teljesítse forradalmi küldetését, saját képére gyúrja át a világot, „valamennyi nemzetet, még a legbarbárabbakat is belearántva a civilizációba”¹. Az új termelési viszonyokat reprezentáló, vizuálisan is nagy hatást keltő vasúthálózat úgy jelent meg az emberek tudatában, az ideológiában, mint a kultúra terjesztője, a demokrácia, a civilizáció megtestesítője. Azokban az országokban, ahol a vasút előfutára volt a tőkés termelési viszonyok kibontakozásának, szerepét szinte mitikus lelkesültség és tisztelet övezte. Kitűnő példája ennek Friedrich List írása: „Ami a gőzhajózás a tengeri és a folyami köz-

¹ Marx—Engels Válogatott művek. I. köt. Kossuth Könyvkiadó 1963. 20. old.

lekedés, az a gőzvasút a szárazföldi közlekedés számára. Herkules a bölcsőben: megváltja a népeket a háború csapásától, a drágulástól s az éhínségtől, megtermékenyíti a földeket, életet visz a műhelyekbe és tárnákba, s a legalsóbbrendűeknek is erőt ad ahhoz, hogy idegen országok látogatása révén gyógyforrások mellett, s tengerparton állítsák helyre egészségüket.”²

Kétségtelen, hogy a fejletlen, feudális, prekapitalista viszonyok között a vasút megjelenése is szétfeszíti ezeket a termelési viszonyokat, a haladás és a civilizáció letéteményese, ugyanakkor a tőkés termelési viszonyok organizációs és termelési kapcsolatainak legkifejlettebb megtestesítője. Építésének, beruházásának, üzemben tartásának hatalmas költségei hozzájárulnak a kapitalizmus új szakaszának első, tipikus társadalmi-gazdasági formáinak — a monopóliumok, a finánc-tőke — kialakulásához. Lehetővé teszi a fejlett tőkésországok számára a fejletlen országok gazdasági, politikai és területi anektálását és leigázását.

Lenin a XX. század elejének imperializmusát vizsgálva kimutatta, hogy a vasútépítésekben 4—5 fejlett tőkésállam finánc-tőkéje az uralkodó. A század első évtizedében 40 milliárd dollár új tőkebefektetést fordítottak a vasutakra és 200 000 km új vasútvonal létesült a gyarmatokon, Ázsia és Amerika más országaiban.³

A vasutakat történelmileg, a termelési viszonyokkal összefüggésben vizsgálva — ahogy erre tanulmányomban is kísérletet teszek —, arra a következtetésre jutunk, hogy a vasútnál s ugyanígy az egész közlekedési iparban a tőkés termelési viszonyok között „a termelőmunkának, azaz a bér munkásnak a tőkéhez való viszonya... pontosan ugyanaz, mint az anyagi termelés többi területén”⁴.

² Idézi *Gadanecz Béla*: A magyarországi vasutas dolgozók osztálytudatra ébredésének néhány elvi kérdése. Budapest 1967. (Külön lenyomat.)

³ Lásd *Lenin* Válogatott művei. I. köt. Kossuth Könyvkiadó 1967. 509. old.

⁴ *Marx*: Értéktöbblet-elméletek. Első rész. Kossuth Könyvkiadó 1958. 375. old.

A vasút mindamellet, hogy a tőkés termelési viszonyok alapvető törvényszerűségeit tükrözi, sajátos, specifikus vonásokat is mutat. Különleges államigazgatási, hatalmi eszköz és tényező, ennek megfelelően egyedülálló szervezeti rendszerre is. Már a század elejének monopolkapitalizmusát jellemezve is megfogalmazták ezt: „A vasút a modern kapitalizmus legtipikusabb képviselője, életető eleme és nélkülözhetetlen alapja. Nemcsak a személyközlekedést, az áruforgalmat és a nemzetközi érintkezést közvetíti, nemcsak a nagyvárosok élelmezésének, iparának, kereskedelmének, postai és egyéb forgalmának idege, hanem az államhatalomnak is fontos szerve, mert nélküle mozgósítani lehetetlen, a kormányzást anarchia váltja fel, s a külhatalmakkal szemben való biztos és öntudatos fellépése is kockáztatott.”⁵ Különleges hatalmi, igazgatási funkciója kifejezésre jutott abban, hogy a vasúttal kapcsolatos rongálásokat a polgári jogalkotás közveszélyes bűncselekményeknek ítélte, s abban is, hogy a vasút alkalmazottait különböző mértékben és módon hatósági közegnek minősítette. A vasutak szervezeti felépítésükben tükrözték az államigazgatás szervezési rendszerét és hordozták ennek bürokratikus vonásait is.

Hazánkban 1848-ban mai szemmel nézve is „modern” közlekedéspolitikai koncepció született. A „Javaslat”-ot Széchenyi István, a független magyar kormány első közlekedési minisztere dolgozta ki, amelyet 1848-ban 30. törvénycikkely néven emeltek törvényerőre.

A javaslat az ország gazdasági helyzetének elemzéséből indult ki: közlekedési eszközeink elmaradottak, fejlesztésük, kezelésük széttagolt, az ország beruházási eszközökben szegény, a termelés egyoldalúan mezőgazdasági. Széchenyi a közlekedés fejlesztését komplex módon, a „vaspálya”, a közutak, a víziutak összehangolt rendszerében kívánta megvalósítani.

Közlekedéspolitikai céljai az alábbiak voltak:

— Magyarországot az európai vásárpontokkal, Nyugat-

⁵ Ferenci Imre: Sztrájk és szociálpolitika. I. köt. Budapest 1907. 473. old.

Európát Kelet-Európával hazánkon át minél kedvezőbben összekötni;

— a magyarországi vasúthálózatot Pestről indítani ki és Pestre vezetni vissza;

— az ország idegen ajkú és magyar lakosai közötti rendszeres kapcsolatot biztosítani.⁶

Széchenyi az államvasúti rendszert tartotta a legkedvezőbbnek és síkraszállt az állami tarifapolitika kidolgozásáért.

Az elmaradott közép- és kelet-európai országok tőkés fejlődése egyik fontos specifikumának tekinthető, hogy amíg például Angliában, Hollandiában a mezőgazdaság és az ipar forradalmi átalakulása megelőzte a bankrendszer, a közlekedés forradalmi átalakulását, addig az előbb említett országokban — így hazánkban is — a bankrendszer, a közlekedés ugrászerű fejlődése vált emeltyűjévé a gazdaság két alapágazata átalakulásának.⁷

Apologetikus, nacionalista megfogalmazásban, de mégis a lényegét is kifejezve írja ezt meg Mándy Lajos, a Kereskedelemügyi Minisztérium vasúti szakosztályának főnöke a millennium évében: „... a nemzet érezte és érzi szükségét, hogy hosszú ideig elhanyagolt közgazdasági életének megvesse alapjait, s tömeges nyerstermékeinek piacot nyisson messze túl az ország határain is. A magyar közgazdaság nyerstermékeivel csak úgy boldogulhat, ha a vasúti fuvarozási ipar nem vállalati célként, hanem a közgazdaság eszköze gyanánt kezeltetik. A másik ok talán még magasabb szempontokra vezethető vissza; a társadalom összeolvasztásának nagy nemzeti céljára... A társadalmi és gazdasági érintkezés az, amely egymás megértésére vezet s a közlekedési eszközök, amelyek az anyagi javak és a civilizáció vívmányainak eredményét közvetítik, hatalmas emeltyűivé válnak a nemzeti élet fokozatos békés fejlődésének az állam kapcsolatában. Így válnak eszközévé a közlekedési eszközök az állam kezében a politi-

⁶ Lásd *Széchenyi István: Javaslat a magyar közlekedésügy rendezéséről*. Pozsony 1848.

⁷ Lásd *Berend T. Iván—Ránki György: Az ipari forradalom sajátosságairól*. Történelmi Szemle, 1964. 3. sz.

kai összetartozóság követelményének, a hazafiságnak, s ... a civilizációnak. A magyar nemzet ... ma a közlekedés békés eszközeivel igyekszik közvetíteni a civilizáció anyagi és etikai termékeit a Kelet és Nyugat népei között.”⁸

Míg a monopolkapitalizmus első évtizedeiben a tőkésállam a vasút közlekedési monopolhelyzetét igyekezett különböző módszerekkel szabályozni (fuvarozási kényszer elvének érvényesítése, állami tarifa- és díjszabás-politika), addig az 1930-as évektől kezdődően korlátozta a vasutaknak versenyt jelentő közúti közlekedést. A világ vasúthálózata 1930-ban 1 250 196 km, ami 100 m²-ként 1 km hálózati hosszak felel meg.⁹ Magyarország vasúthálózatának hossza megközelítette a nyugat-európai szintet.

A világ vasúthálózatának megoszlása 1930-ban

Világgrész	Km	Km/100 m ²
Európa	405 179	1,9
Észak-Amerika	606 316	1,5
Afrika	65 390	0,3
Ázsia	123 780	0,5
Ausztrália	49 531	0,6
Ezen belül pl. a német Reichsbahn- gesellschaft	58 417	12,4
Magyarország	9 529	10,3

Forrás: Közgazdasági Enciklopédia, IV. köt., Athenaeum Nyomda, Budapest. é. n. 1412. old.

A közúti közlekedést korlátozó közlekedéspolitikát nem volt jellemző Magyarországra és a többi kelet-európai országra, mivel a közúti teher- és személyszállítás forradalmi átalakulásáról, versenytárrsá válásáról ezekben az országokban ekkor még szó sem lehetett.

A második világháború előtt az Egyesült Államokban 205 gépkocsi jutott 1000 főre, Franciaországban 43,4, Nyugat-Európában 10—24, Magyarországon 2,3; 1938-ban Csehszlovákiában, Lengyelországban, Magyarországon, Jugoszláviá-

⁸ Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1896. április 19. 485. old.

⁹ Lásd Archiv für Eisenbahnwesen, 1930.

ban, Romániában, Bulgáriában a tehergépkocsik, vontatók és autóbuszok 1000 főre vetítve 0,56 számarányt mutattak.¹⁰

A vasutak fejlődése Magyarországon a két világháború között megállt. Az Osztrák—Magyar Monarchia szétesett, Magyarország gazdasági fejlettsége nem tette lehetővé, hogy új piacokat szerezzen, így véget ért a közlekedés konjunktúrája, hosszabb stagnálás következett be.

A tőkésországok közlekedéspolitikájában a tudományos-technikai haladás felgyorsulásával az 1960-as évek végén új vonások mutatkoztak. Ekkor már nyilvánvalóvá vált, hogy a vasúti közlekedésnek egyenrangú társa a közúti közlekedés, és az államnak most már távlatilag is a közlekedés egészére kell kidolgoznia az együttműködési és fejlesztési terveket. A nemzetközi társadalmi munkamegosztás már nemcsak a késztermékek cseréjében jelentkezik; előrehalad a termelés nemzetközi társadalmi munkamegosztása. Az integrációs szervezetek a közlekedés területére is kidolgozzák és megvalósítják együttműködési koncepciójukat.

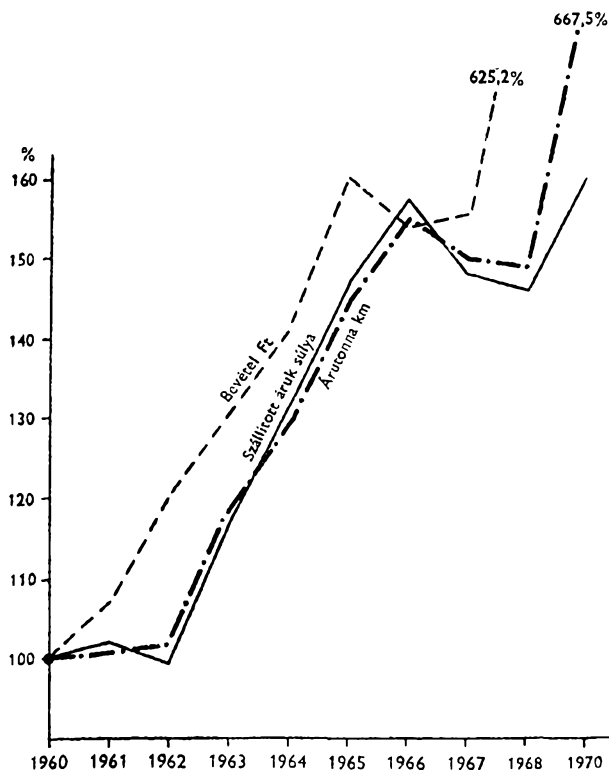
A kialakuló európai szocialista országok vasútaikat szocialista állami tulajdonba vették. Az egyes országok a szocialista forradalom kibontakozásával szükségszerűen, de a tőkésországok által is kényszerítve, elsősorban a szocialista országokkal építették ki gazdasági kapcsolataikat. A vasútra hárult az iparosítással összefüggő áruszállítások hatalmas feladata, átlagosan 90%-a. Hazánk földrajzilag kelet—nyugati elhelyezkedése, a kontinensbe beékeltségű fekvése igen kedvező lehetőséget teremt a tranzitforgalom számára (lásd az 1. ábrát).¹¹

Az európai szocialista országok többségében az úthálózat szerepe a nemzetközi szállításban csak az 1960-as években kezdett kibontakozni. A szocialista országok megkezdték komplex közlekedési távlati fejlesztési koncepcióik kidolgozását és az összehangolt integráció megvalósítását.

¹⁰ Lásd *Berend T. Iván—Ránki György*: Közép- és Kelet-Európa gazdasági fejlődése a XIX—XX. században. Közgazdasági és Jogi Kiadó 1969. 315. old.

¹¹ Lásd *Dr. Csanádi György*: A nemzetközi közlekedéspolitika elméleti és gyakorlati problémái. Vasút, 1970. 10. sz.

*Az átmenő forgalom adatai a MÁV-nál
(⁰/₀-os arány)*



1. ábra

A VASÚTI KÖZLEKEDÉS SZÍNVONALÁNAK NÉHÁNY MUTATÓJA

A vasúti közlekedés kialakulása, színvonalának fejlettsége több tényezőtől függ. Ezek egyrészt természeti, másrészt társadalmi jellegűek. A természeti tényezőkhez tartoznak az elterülő domborzati viszonyok, a földrajzi fekvés. A társadalmi

tényezőkhöz pedig a termelési viszonyok típusai, formái, az ipar és a mezőgazdaság fejlettsége, struktúrája, az életszínvonal kialakult szintje.

A természeti, domborzati viszonyok általában meghatározzák a vasúthálózat szerepét, sűrűségét. A földrajzi fekvés determinálja a tranzitforgalom nagyságát. A Szovjetunió és az európai szocialista országok többségében viszonylag fejlett a vasúthálózat. Ezt domborzati-földrajzi viszonyaik is lehetővé tették. Kivétel Jugoszlávia és Bulgária, ahol a tőkés fejlődés késői és lassú kibontakozása, jellegzetességei mellett a természeti, földrajzi viszonyok is gátat jelentettek a vasútépítés előtt.

Az ipari fejlettség színvonala és a vasúthálózat sűrűsége általában szorosan összefügg, de ez a kapcsolat nem mindig ellentmondásmentes. A fejlett tőkésországok gyarmataikon — a fejletlen országokban — általában kiépítik az infrastruktúra vasúti részét, mivel működő tőkéjük termékei számára a szállítást meg kell oldaniuk. Közép- és Kelet-Európa országaiban a külföldi tőke behatolása hozta létre a vasúti közlekedést. A vasutak kialakulása itt az ipari forradalom egyik fő indikátora volt. Elősegítette a hozzá közvetlenül kapcsolódó iparágak — szén- és vastermelés, vasúti jármű-gyártás stb. — fejlődését. Természetesen a fejlesztés ellentmondásos, mivel jobbára csak azon a területen megy végbe, amely a külföldi tőke közvetlen érdekeihez kapcsolódik. Ez az oka annak, hogy a jelenlegi európai szocialista országok többségében a tőkés fejlődési korszakban viszonylag sűrű vasúthálózat alakulhatott ki. A XIX. század végén különösen az osztrák, a német, az angol és a francia tőke játszott ebben jelentős szerepet. A XX. század elején a vasútépítés ezekben az országokban megállt, s elmaradt a közlekedés fejlődésének az a fontos lépcsőfoka, amely a közúti közlekedést a vasút egyenrangú társává tette, ahogy ez az Egyesült Államokban vagy Nyugat-Európában történt.

A fejlett tőkésországok ma ritkán vesznek részt a fejletlen országok közlekedési infrastruktúrájának kialakításában, mivel tőkéjük inkább más, hasonlóan fejlett országokba áram-

lik. A befektetés itt többnyire gazdaságosabb és politikailag is veszélytelenebb.

A vasúti közlekedés gazdasági súlyát teljesítményeinek alakulásaival is ábrázolhatjuk: az áru- és személyszállítás teljesítményeit az árutonna-mennyiség, illetve az utasszám szállítási kilométerrel képzett szorzata adja meg.

Áruszállítás terén a fejlett nyugat-európai országokat és az európai szocialista országokat összehasonlítva kitűnik, hogy az utóbbiak tonnában és árutonnában mért teljesítményeinek felfutása nagyobb (lásd az 1. táblázatot). Ennek oka egyrészt az iparosítás megvalósítása, amely ezekben az országokban hatalmas árumozgásokat követelt meg. (Magyarországon pl. a közhasználatú áruszállításban a vasút szállítási volumene 1950-ben 41 465 000 tonna, 1969-re 112 422 000 tonnára nőtt.¹²)

Az árumozgások mértékét azonban nem csupán az iparosítás feladatai, hanem az iparszervezés egyenlőtlenségei, ésszerűtlen keresztfuvarozások is növelték. Tény az is, hogy az áruszállításban a vasúti közlekedés részaránya jóval magasabb, mint a fejlett tőkésországokban, mivel ott a közúti szállítás már előretört (lásd a 2. táblázatot).

A szállítás komplexitása előrehaladottabb a fejlett tőkésországokban. Árutonna-kilométer teljesítményben a közutakkal szemben itt is a vasutak vezetnek. Ez azt mutatja, hogy továbbra is a vasút marad a nagy távolságú tömegáru-szállítások főszereplője. A belföldi, rövid távú szállításoknál azonban előretört a közúti szállítás.

Hazánkban a személyszállítás összteljesítményében 72,1⁰/₀-kal részesedik a vasút. A szállított utasok döntő többsége, 60—70⁰/₀-a, lakóhelyéről munkahelyére, illetve iskolába és vissza utazik rendszeresen (naponta, hetenként, kéthetenként). A személyszállítás teljesítményei jelentősen növekedtek: 1960 és 1970 között az utasok száma 11,2⁰/₀-kal, az utaskilométer teljesítménye 14,1⁰/₀-kal. A szállított utasok ará-

¹² Lásd Közlekedési Hírközlési Adattár. KSH 1969., 1970.

nya a közúti szállításhoz képest még 1970-ben is 53⁰/₀, amíg az utaskilométer aránya ugyanezen időszakban 68⁰/₀.¹³

Az egy lakosra jutó áru- és személyszállítási teljesítmény mutatóinak alakulását a gazdasági fejlettség és az életszínvonal alakulása egyik komponenseként értékelhetjük. Az áruszállítás teljesítményeit vizsgálva a 3. táblázat adataiból kitűnik, hogy mind a nyugat-európai fejlett tőkésországokban, mind a szocialista országokban a szállított áruk tonnában mért mutatói a közúti szállításénál magasabbak. Ez a különbség a nyugat-európai országokban sokkal erőteljesebb.

Az egy lakosra jutó személyszállítási teljesítményt a 4. táblázat mutatja be. Az adatok szerint Nyugat-Európában és a Közös Piac országaiban az utasszám és az utaskilométer mutatói csökkenő, míg az európai szocialista országokban mindkét mutató növekvő tendenciájú. Az európai szocialista országokban a gazdasági struktúra átalakulása megnövelte a munkaerőmozgásokat; a lakosság közlekedésében a személygépkocsi szerepe még jóval kisebb, mint a fejlett tőkésországokban. A tendencia azonban nálunk is megváltozik, mivel a munkaerő mozgásában kezd jelentősebb szerephez jutni főképpen a közhasználatú, de a magán-személygépkocsi közlekedés is.

Adott témánkhoz akkor közelíthetünk megfelelően, ha történelmileg nyomon követjük hazánkban a műszaki színvonal és a dolgozók struktúrájának alakulását. Így válaszolhatunk arra a kérdésre is, milyen hatást gyakorolnak a termelési viszonyok változásai az infrastruktúra fontos elemére: a vasúti szállításra.

¹³ A szállítás és hírközlés összefoglaló adatai. 1970. IV. negyedév. KSH 1970.

A VASUTAS DOLGOZÓK RÉTEGEI, TÁRSADALMI HELYZETE A FELSZABADULÁS ELŐTT

AZ ÁLLAMVASÚTI SZERVEZET KIALAKULÁSA

Mint már utaltam rá, hazánk tőkés fejlődésének menetét is a közép- és kelet-európai sajátosságok jellemezték. A tőkés termelési viszonyok kialakulásának első mozzanatai közé tartozott a bankrendszer létrejötte és a közlekedési hálózat kiépítése. Ezt követően zajlott le a mezőgazdaság forradalmi átalakulása. Ezek a mozzanatok teremtték meg a szorosabb értelemben vett ipari forradalom kibontakozásának feltételeit. Jelentős nyugat-európai tőke áramlott az Osztrák—Magyar Monarchia felé, és a viszonylag gyorsan kiépülő bankrendszer révén lehetővé vált a vasútépítés finanszírozása. A Monarchia számára fontos volt a vasúthálózat kiépítése a birodalom belső piacának egybekapcsolása miatt. A birodalom ellátását jelentősen megkönnyítette a vasút, amelynek segítségével a magyar mezőgazdaság és állattenyésztés termékei eljuthattak a legtávolabbi piacokra is. A magyar vasútépítés első nagy konjunktúrája az 1850-es évektől 1870-ig tartott. A vasútépítés 1844 őszén kezdődött meg a Magyar Középponti Vasút Társaság Pest—Pozsony, Pest—Szolnok közötti vonalainak építésével. A Pest—Pozsony vonal szakaszain, 1846. július 15-én indult el az első magyar gőzmozdony vontatású vonat Pest és Vác között. A „Pest” mozdonnyal vontatott vonat a 33,6 km hosszú utat 59 perc alatt tette meg.¹

¹ Lásd Indokolás a vasútról szóló törvényjavaslathoz. Közlekedési Közlöny, 1968 november.

Az átalakuló mezőgazdaság termelési eszközöktől megfosztott dolgozói Magyarországon évtizedekig az út- és vasútépítéseknel találtak munkát. Ezzel kezdődött el voltaképpen a jobbágyparasztok tömegeinek átalakulása bér munkássá. A „Jelenkor” 1844. október 18-án így számol be erről: „Sokszáz szegénynek tehát ismét egy új élelmi’ s kereseti forrás nyitottatott.” Majd másutt: „A pesti betyárok’ s bitangok száma ezáltal is csökkenni fog.”

Leírhatatlanok azok a nehézségek, megpróbáltatások, amelyeket a vasútépítő munkások — magyarok, olaszok, szlovákok, románok, ukránok, lengyelek — elviseltek. Kezdetben csupán kapa, faásó, falapát, kosár, láda, talicska, szekér volt a szerszám és a szállítóeszköz. Vasból készült lapát, ásó csak az 1860-as évektől került a vasútépítők kezébe.

A munkások megrablása nyíltan folyt. Nagyon gyakori volt „büntetésként” a bérek visszatartása. Nem ment ritkaságszámba az ütlegetés, a pofozás sem. Elterjedt volt a „truck-rendszer”; ez azt jelentette, hogy a bérek egy része helyett a munkások olyan utalványokat kaptak, amelyeket csak a vállalatok által fenntartott kázinókban lehetett beváltani — legtöbbször rossz minőségű élelmiszerre.

A magyarországi vasútépítkezéseken 1844 őszén csupán néhány száz munkás dolgozott. Létszámuk 1845 tavaszán már negyvenezen felül volt, az 1850-es években — becslések szerint — elérte a százezret, az 1860-as évek végén, az 1870-es évek elején pedig már jóval meghaladta azt.² Az 1873-as gazdasági válság, amely egyszerre véget vetett a vasútépítés hatvanas évek végére felgyorsult lázas ütemének, igen nagy számban kényszerítette az ország elhagyására az éhezéstől hajtott, egyik vasútépítésről, folyamszabályozásról a másikra vándorló szegénységet. Nem véletlen, hogy a kivándorlás tömegessé válása időben egybeesik a vasútépítés megtorpanásával, stagnálásával.

A vasútvonalak, víziutak építésénél dolgozó vándormunkások kapcsolatba kerülve távoli országrészekkel, megismer-

² Lásd *Gadanecz Béla*: Közlekedési és hírközlési dolgozók a magyarországi munkásmozgalomban. 1845—1945. Közdok. 1968.

kedtek a tőkés viszonyok teremtetten gazdasági-politikai változásokkal. Így szélesedett látókörük, fejlődött társadalmi, politikai tudatuk. A vasútépítők és a folyamszabályozók köréből kiemelkedtek a kubikos szakmunkások, akik jelentős szerepet játszottak a századforduló szocialista agrármozgalmaiban.

A Magyar Északi Vasút-társulat pest—salgótarjáni vonalának államosításával 1868. július elsején megalakult a Magyar Államvasutak (MÁV). A vonalak 81⁰/₀-a 1891-re állami tulajdonban vagy kezelésben volt. Míg 1876-ban 1071 km, 1900-ban már 14 153 km volt a MÁV tulajdonában levő vasútvonalak hossza.³ Az állam a vasútvonal engedélyezésekor 90 évre 5⁰/₀ kamatot biztosított a befektetett tőke után, ha ezt a kimutatott jövedelmezőség nem érte el. A vasútépítéseket finanszírozó budapesti nagybankok részvényeinek 55⁰/₀-át külföldi tőke képezte. A vasúti beruházásokhoz szükséges termékek szállítói is külföldi cégek voltak. Az 1870-es évek végén felépített vonalhossz 20⁰/₀-án hazai, 12⁰/₀-án osztrák, 16⁰/₀-án francia, 20⁰/₀-án belga, 26⁰/₀-án angol, 6⁰/₀-án egyéb gyártmányú síneket fektettek le. A századfordulóig a magyar vasútépítésekhez 1,5 milliárd korona külföldi tőke áramlott be.⁴

Ahogy sűrűsödött az ország vasúthálózata, úgy szaporodott a vasutasok száma: (A vasútépítő munkások nem azonosak a vasutas munkásokkal, a vasúton alkalmazott személyzettel. A vasútépítő munkások a vasútépítő társaságokkal álltak munkaviszonyban. Egy-egy vasútvonal átadása után történt meg a vasútállomások és -vonalak benépesítése: a javítóműhelyek felállításával, a műhelymunkások és műhelyi alkalmazottak megjelenésével. Az abszolutizmus idején a vasutasok többsége — főleg a tisztviselők — német és cseh volt. A szolgálati nyelv egészen 1870-ig német volt.)

A vasút államigazgatási funkciói miatt az állam a vasúti

³ Lásd *Újhelyi Géza*: A vasútügy története. Budapest 1910.

⁴ Lásd *Földi János*: A magyarországi vasútépítés a külföldi nagytőke profitforrása, 1867—1900. Tanulmányok a kapitalizmus történetéhez Magyarországon, 1867—1918. Budapest 1956.

foglalkoztatottakat a politikai manipuláció számos eszközével igyekezett befolyásolni. A vasút felügyelő-, kezelőszemélyzetét hatósági közegnek minősítette. Ebben az időben megnőtt a dzsentrí-dzsentroid rétegek érdeklődése a hivatalnok állások iránt. Megkezdődött a „magasabb helyről ajánlottak” ostroma. Így az alkalmazotti létszám hamarosan a szükségesnél magasabbra emelkedett. Az alkalmazottak egészének nézeteire a magyar szupremáciáért lelkesedő úri középosztály retrográd politikai nézetei hatottak.

Az 1890-es népszámlálás adatai szerint a vasutakon 35 844, a javítóműhelyekben 4213 fő dolgozott. A vasutasság összlétszáma tehát 40 057 fő volt. A létszám 1900-ra 79 870-re, 1910-re 129 456-ra emelkedett.⁵

A vasútnál foglalkoztatottak összetételében — az anyagi termelés más ágazataihoz viszonyítva — magas volt az üzemi tisztviselők, mérnökök aránya: 1890-ben a vasút foglalkoztatottainak 16,46%-a üzemi tisztviselő, 2,46%-a mérnök és 23,75%-a munkás és napszámos. (A fennmaradó nagy réteget az egyéb alkalmazottak és a szolgák alkották.) A bányászatban és az iparban foglalkoztatottaknak ezzel szemben csupán 0,25, illetve 0,09%-a volt mérnök, és a tisztviselők aránya 2,52%.⁶

A MÁV első magyar nyelvű „Szolgálati és Illetményszabályzata” 1872. augusztus elsején lépett érvénybe.⁷ Az évi fizetéssel alkalmazottak hivatalos címeit és illetményeit a szabályzat mellékletét képező I. és II. sz. táblázat tartalmazta. Az I. sz. táblázatba a hivatalnokok, míg a II. sz. táblázatba a szolgák tartoztak. A hivatalnokokat 6 rendfokozat 18 fizetési osztályába lehetett besorolni. A fizetés évi 600 forinttól 4000 forintig emelkedhetett. Az évi fizetéssel alkalmazott ún. szolgákat 5 rendfokozat 15 fizetési osztályába sorolták. Fizeté-

⁵ Országos Levéltár: Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium 7793/1872. és az 1890. és 1910. évi népszámlálás alapján. (Az 1890-es adatok a magyar birodalom területére vonatkoznak, tehát Horvát-Szlavónia és Fiume is beleszámlítva.)

⁶ Lásd ugyanott.

⁷ Lásd *Miklós Béla*: A magyar vasutasság oknyomozó története. Kapisztrán nyomda, Vác 1937.

sük 210 forinttól 1000 forintig emelkedhetett. A kinevezett alkalmazottak a havi részletekben kapott fizetés mellett lakáspénzt vagy lakást is kaptak. A szabályzat szerint „a napidíjat vagy napibért élvező közegek sem egyikre, sem másikra igényt nem tarthatnak”.

A hivatalnokok az egyenruhát és a végrehajtó szolgálatban kötelességszerűen viselendő hivatalos jelvényeket saját költségükön szerezték be, míg a szolgálkat a vasútigazgatóságok látták el. A hivatalos távollét idején a kinevezett alkalmazottak napidíjat, a vonatkísérők és mozdonyszemélyzet kilométer- és órapénzt kapott.

A két táblázat keretein kívül voltak külön szolgálati szerződéssel alkalmazott hivatalnokok, pályaorvosok, kezelőnők, díjnokok és napzámosok.

A kötelességek meghatározásában megmutatkozott az állam manipulatív beavatkozása. A „Szolgálati Rendtartás” előírásai túlmutattak a vasúti szolgálaton. A 29. § így hangzott: „Az alkalmazottak körében bárminemű egylet alakításához az elnök előzetes engedélye szükséges; az alapszabályok illetékes helyeken való megerősítése pedig rendes szolgálati úton az igazgatóság közvetítésével kérelmezendő.”

Az államvasúti rendszer térhódítása az 1880-as évek derekán megteremtette a lehetőségét, hogy a MÁV az állami gazdaságpolitika eszközévé váljon. A tarifapolitika irányítását teljesen alárendelték a kormány gazdaságpolitikájának. A MÁV Igazgatóságának fő feladatát a szolgálati fegyelem megszilárdításában és a személyzet terhére történő takarékoskodásban jelölték meg. Baross Gábor, a „vasminiszter” nevéhez fűződik az ún. zónatarifa bevezetése, amely — különösen a nagy távolságokra — lényegesen olcsóbbá tette a vasúti utazást. Ez nagymértékben növelte a személyforgalmat, és jelentős szerepe volt Budapest fejlődésében.

Az átszervezést követően a MÁV elnök-igazgatója azonnal szükségesnek tartotta a két évvel korábban jóváhagyott „Szolgálati Rendtartás” módosítását. A helyes pénzügyi gazdálkodás szempontjaira hivatkozva törölni kívánta a 35. §-ban foglalt előléptetési jog biztosítását. A hatásosabb fegyelmezés érdekében az 52. §-ban felsorolt fegyelmi büntetések

közé „az altisztekre és szolgákra nézve a lejjebbités büntetését felveendőnek” vélte. Baross Gábor magáévá tette a javaslatot és 1887 februárjában életbe lépett a személyzet számára sérelmes módosítás.

A közmunka- és közlekedésügyi miniszter 1886-ban elrendelte a vasutas egyenruhák egységesítését, a katonai jellegű rendfokozatok bevezetését és a szolgálatban az egyenruha kötelező viselését.

A vasúti szolgák és altisztek egyenruhája azonos fazonú lett a tisztviselőkével, „azon különbséggel, hogy az egyenruhán arany zsinór helyett ezüst zsinórzat alkalmazandó”. Az altiszti rangot ezüsből hímzett rózsákkal jelölték, a szolgákét ezüst csikokkal.

Baross Gábor „A vasúti alkalmazottak egyenruházati szabályzata tárgyában” 1888-ban — mikor már azt a közös hadügyminiszterrel is megtárgyalta — közvetlenül az uralkodóhoz írt előterjesztésben a kötelező egyenruha viselését így indokolta: „A végrehajtó — állomási és forgalmi — szolgálatban alkalmazott vasúti hivatalnoki teendőket teljesítő egyéb alkalmazottak a vasúti üzletrendtartás értelmében a vasút területén belül bizonyos rendőri hatalommal vannak felruházva, s mint ilyenek, de a vasúti szolgálat természetéből folyólag a közönség irányában intézkedési és rendelkezési joggal is bírnak...” Az egyenruha viselése „még nagyobb gyakorlati jelentőséggel bír hadgyakorlatok, csapatösszpontosítások, mozgósítás vagy háború esetén...” S végül hangsúlyozta, hogy „az új egyenruha és jelvénytisztviselői szabályzat közszolgálati szempontból nem csekély fontossággal bír, s a vasúti alkalmazottaknál a testületi szellem fejlesztésére is üdvös hatással lesz.”⁸

Az egyenruha viselésének kötelezővé tétele, a munkakör-től független rangfokozatok feltüntetése a fegyelem megszigorítása mellett eszköze lett a szolgálaton kívüli függő viszony kialakításának és a militarizált testületi szellem meghonosításának is.

⁸ Országos Levéltár. Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium 20 387—1888.

A századfordulón „a nép nagy többsége előtt a vasút még félig-meddig idegen intézmény volt, s a vasutasok furcsa egyenruhás urak”⁹. A *vasutas munka nagy társadalmi presztízisére jellemző, hogy 1902-ben Nagyváradon még egy rosszul fizetett váltóőri állásra is 1600 pályázó volt.*

A külföldi példák korán ösztönözték a vasutasokat a bal-
esetet szenvedettekről való intézményes gondoskodásra, az ön- és jogsegélyező egyesület alapítására. Az első nyugdíjintézetet, amelyhez a magyarországi vasutasok is tartoztak, a Déli Vasút létesítette 1861. július elsején ausztriai és magyar személynézetére, külön hivatalnoki és szolgai ágazattal. A nyugdíjintézetnek elsősorban az évi fizetéssel kinevezettek lehettek tagjai. Ezek száma igen alacsony volt, mert a munkásokat bizonyos időszakonként elküldték, hogy ne érhessek el a kinevezéshez szükséges folyamatos szolgálati időt, s ha megöregednek vagy megrokkannak, ne legyen lehetőségük nyugdíjra. Családi pótlék még nem volt. A szabadság ismeretlen fogalom volt, illetve akik különös érdemeket szereztek, azok egy nap szabadságot kaphattak.

„A Magyar Királyi Államvasutak hivatalnoki és szolgai Nyugdíjintézete” 1870-ben létesült. Az alapszabály kimondta, hogy csak a 35 éven aluli, végleges minőségben kinevezett alkalmazottak kötelezhetők belépésre. Azokat, akiket 35. életévük után véglegesítettek, csak úgy vették fel a nyugdíjintézetbe, ha ezt a véglegesítésüktől számított 6 hónapon belül kérték. Általában azonban 45 éven felüliek „nem vétettek fel”.

A nyugdíj összege 8 évi tagság után az átlagfizetés 300%-a volt, 8 év után 2,50%-kal emelkedett és maximálisan évi 2400 forint lehetett. Az özvegyi nyugdíj az elhalt férj nyugdíjának kétharmada volt. (A különböző, összesen 11 vasúttársaságnak külön nyugdíjszabályzata volt.) A MÁV nyugdíjintézet igen nagy összegeket akkumulált, amelyeket bérházak vásárlásába fektetett.

A vasutasok MÁV-hoz kötött árubeszerzésére 1883-ban megalakult a MÁV Konzum szövetkezet, amely első árudá-

⁹ Veres Péter: Falusi krónika. Budapest 1944. 194. old.

ját 1883. december 19-én nyitotta meg a Józsefvárosi pályaudvaron. Pesten 1884-ben 3, Miskolcon pedig egy áruda működött; később 100 árudája volt az országban.

A vasúti egészségügy sem volt teljesen elhanyagolható. A MÁV-pályaorvosokat 1870. április 20-án rendszeresítették, 1883-ban néhány mentőkocsit szereztek be és a nagyobb állomásokat mentőládákkal látták el. A Magyar Királyi Államvasutak Betegsegélyező Pénztára 1891-ben alakult meg, és 1893-ban nyílt meg az első orvosi rendelő Budapesten, a Kezrepi úton.

A VASUTAS RÉTEGEK HIERARCHIÁJA

A századforduló éveiben érvényben levő vasúti „Szolgálati Rendtartás” négy csoportba sorolta a vasúti dolgozókat: 1900-ban az összes dolgozók 47%-a munkás, 29%-a szolga, 15%-a altiszt és 9%-a hivatalnok volt. A vasút dolgozóinak létszáma 90 000 főt tett ki.¹⁰ A vasúti foglalkoztatottak létszámnövekedése ekkor még gyors volt; számuk 1910-ben közel 130 000-re emelkedett.

A továbbiakban az egyes csoportok dolgozóinak helyzetét, munkakörülményeit, kereseti lehetőségeit és az egyes csoportok egymáshoz való viszonyát vizsgálom.

A vasúti *munkások* csoportjai 1900-ban: a) műhelyi, fűtőházi, fiókműhelyi munkások (kb. 10 000 fő); b) pályamunkások (kb. 25 000 fő) — itt, a mezőgazdasághoz hasonlóan, igen jelentős az idényszerű ingadozás; c) raktári, szertári, fűtőházi munkások (kb. 10 000 fő).

A munkások ekkor naponta átlagosan 10—12 órát dolgoztak, de a pályafenntartási, az állomási és a raktári munkások gyakran ennél még többet is. A műhelyi munkások átlagos havi munkaideje 1877-ben 276,1 óra, 1893-ban 307,1 óra volt. A raktári munkások nagy része 36 órai munka után csupán 12 óra pihenőt kapott. Budapest—Nyugati pályaudvaron az állomási munkások munkaideje reggel 6 órától este

¹⁰ A KPM Vasúti Főosztálya irattárában őrzött MÁV hivatalos dokumentumok alapján. (1900—1910.)

10 óráig tartott. A vasárnapi munkaszünet ismeretlen fogalom volt. A vasúti munkások jelentős része csak betegség esetén jutott pihenőnaphoz. Heti átlagkeresetük a századforduló éveiben nem érte el az ipari munkások átlagbérét. Az ipari munkások heti átlagbére 1901-ben 15,50 korona volt, ugyanakkor a vasúti munkásoké csak 14,20 korona. A 25 000 pályafenntartási munkás órábére általában csak a — jóval az ipari átlagbérek alatt mozgó — mezőgazdasági munkabérek színvonalát érte el. A MÁV 1900-ban a pályafenntartási munkások részére átlagosan heti 9 koronát fizetett. A pályamunkások kis csoportokban (10—15 fő) dolgoztak a legkedvezőtlenebb munkakörülmények között, a legkezdetlegesebb munkaeszközökkel. A munkanélküliség őket fenyegette leginkább, mivel alkalmazásuk ideiglenes volt, ezért gyakran — a feudális viszonyokra jellemző módon — ajándékokkal, külön szolgálatokkal igyekeztek állandó munkahelyet biztosítani maguknak.

A vasúti munkások legjobban fizetett csoportját az *ipari-lag szakképzett műhelymunkások* képezték, akiknek nagy többsége — 56,6%-a — szakképzett lakatos, fémesztergályos, míg 14,8%-a kovács és kazánkovács volt. Az 1900-as népszámlálás idején a vasúti műhelyek foglalkoztatási koncentrációja országos viszonylatban is a legmagasabbak közé tartozott. A 100 munkásnál többet foglalkoztató üzemekben dolgozott 1890—1900 között a vasúti műhelyek munkásainak 95%-a. A 100—500 munkást foglalkoztató 36 gépipari gyár és műhely közül 1898-ban 14 vasúti műhely volt, az 500—1000 dolgozót foglalkoztató 9 gépipari üzem közül 3 volt vasúti műhely, az 1000 munkásnál többet alkalmazó 11 legnagyobb gépipari gyár és műhely között volt a MÁV Északi és a MÁV Nyugati Főműhely. A MÁV Északi Főműhely munkásainak létszáma 1900-ban megközelítette a 7000 főt.¹¹

A műhelyekben az átlagkereset havi 23—24 napi munka után 95 korona volt. Az egyes műhelyek között a kereset igen nagy mértékben eltért. A legmagasabb átlagkereset (havi 115

¹¹ Lásd *Gadanecz Béla*: Közlekedési és Hírközlési dolgozók a magyarországi munkásmozgalomban. 38. old.

korona) a budapesti Északi Főműhelyben volt, a legalacsonyabb (havi 85 korona) a szolnoki műhelyben. A vasúti munkahelyeken hiányoztak a legelemibb egészségügyi és munkavédelmi berendezések. Védőruhák, öltöző-, mosdó- és étkezőhelyiségek nem voltak. A vasútigazgatóságok elbocsátották a munkából az öregeket vagy a balesetet szenvedetteket.

A *vasúti szolga* megalázó gyűjtőnevet viselték akkoriban a mozdonyfűtők, a váltóőrök, a vonatfékezők, a kocsirendezők, a pályaőrök — vagyis a 4 polgárinál alacsonyabb képesítéssel rendelkező vasutasok. Egy részük ideiglenes napibéres volt, míg mások évi fizetéssel kinevezett állandó alkalmazottak.

A napibérért dolgozók legnagyobb csoportját a *kisegítő fékezők és a mozdonyfűtők* alkották. Nekik mindennap kellett szolgálatra jelentkezniük, de napibér csak olyan munkanapokon illette meg őket, amikor utaztak. Keresetük átlag havi 35—45 korona volt. Lényegében ugyanannyit vagy valamivel kevesebbet kerestek a napibéres váltóőrök, a kocsirendezők stb. E csekély kereset sem volt azonban biztos, mert a vasútigazgatóságok a forgalom csökkenésekor azonnal elbocsátották őket.

A *kinevezett vasúti szolgálak* évi fizetést, lakást vagy lakbérpótlékot és egyenruhát kaptak szolgálatuk fejében. Az előírt szolgálati idő ledolgozása után nyugdíjigényük volt. Munkaviszonyuk megszűnése esetén kártérítésként fél évi fizetés járt nekik. Munkaidejüket nem szabályozták rendeltel. Egy részük 24 órai szolgálat után 24 órai pihenőt kapott, de sokuknak 36 órás szolgálat után is csak 12 óra pihenője volt. A hét végi szünnap és a fizetéses szabadság náluk éppúgy ismeretlen volt, mint a munkásoknál. Fizetésüket az 1887. évi „Szolgálati Rendtartás” mellékletét képező szolgálai illetménytáblázat szerint kapták.¹² Eszerint a váltó- és pályaőrök, állomásmálházók és vonatfékezők fizetése évi 420 koronával kezdődött. A mozdonyfűtők és kocsirendezők fizetése 540 koronáig, a váltóőrök, állomásmálházók, vonatfékezők fizetése 720 koronáig emelkedhetett.

¹² Országos Levéltár: Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium 20 387—1888. és az 1890. és 1910. évi népszámlálás alapján.

A *vasúti altisztek* kategóriájába tartoztak a 4 középiskolát végzett és ennek megfelelő beosztásban dolgozó alkalmazottak. Helyzetük lényegesen jobb volt, mint a vasúti szolgáké. Az altisztek legalacsonyabb évi fizetése (lakbérpótlékkal együtt) 1040 koronát tett ki. A mozdonyvezetők, a távírásszok, a főkalauzok, az állomásfelvigyázók, a raktárnokok, a kocsimesterek fizetése, több évtizedes szolgálat után, kedvező körülmények (protekció) esetén 1640 koronáig emelkedett. (Harmadik rangfokozat.) A vasúti altisztek második rangfokozatába a művezetők, a mozdonyfelvigyázók, a főmozdonyvezetők, a pálya- és távirdafelvigyázók, az állomás-elöljárók, a vizsgáló főkalauzok, a főkocsimesterek, a főraktárnokok tartoztak. Ezek fizetése (lakbérpótlékkal együtt) évi 1960 koronától 2480 koronáig emelkedhetett. Az első rangfokozatba csak hosszabb ideje szolgáló művezetők, mozdonyvezetők, kocsiintézők kerülhettek. Évi fizetésük (lakbérpótlékkal együtt) 2800—3800 korona között mozgott.

A vasúti *hivatalnokok és főhivatalnokok* az igazgatósági, üzletvezetőségi központokban, valamint a nagyobb állomásokon, fűtőházakban és osztálymérnökségeken teljesítettek szolgálatot. A hivatalnoki állás elnyerését érettségihez vagy főiskolai végzettséghez kötötték. Fizetésük 1200 koronától 8000 koronáig emelkedhetett. A MÁV egész személyzetének alig 9⁰/₀-át képező hivatalnoki kar fizetése a személyzet javadalmazására fordított egész összegnek több mint 22⁰/₀-át tette ki.

A vasutasok egyes csoportjai között áthatolhatatlan válaszfalak emelkedtek. A vasúti forgalmi szolgálat zavartalan lebonyolításához szükséges fegyelem, a munkafolyamat által is megkövetelt szigorú alá- és fölérendeltség nagyfokú társadalmi megkülönböztetéssel járt együtt. A demokratizmus teljes hiánya jellemezte a Magyar Államvasutakat.

A „vasutasok társadalma” szigorúan hierarchikus rendszerű piramis volt, amelynek alján a munkások és a szolgák tízezrei álltak: a vasúti alkalmazottaknak több mint 50⁰/₀-a. Nemcsak íratlan hagyományok, de rendeletek is megtiltották, hogy a hivatalnokok altisztekkel vagy szolgákkal barátkozzanak, nyilvános szórakozóhelyeken együtt jelenjenek meg.

A hivatalos rendeletek szerint a társadalomban akkor használatos „úr” megszólítás csak a hivatalnokokat illette meg.

A vasúti hierarchiában a szolgálati főnökök és a hivatalnokok szinte korlátlan hatalmat kaptak beosztottaik — elsősorban a szolgák és a munkások — felett. A pénzbírságolás joga kizárólag a szolgálati főnökök hatáskörébe tartozott, akik önhatalmúlag minden indoklás nélkül büntethettek. A vasútigazgatóság a fegyelem fenntartása, a főnöki tekintély megővése érdekében rendeletileg mondta ki, hogy „a megbüntett alkalmazott fellebbezéssel nem élhet”.

A beosztottaknak „önkéntes ajándékokkal”, ingyenes „ház körüli munkával” kellett kiérdemelniük a főnökök kegyeit. Ez elengedhetetlenül szükséges volt a rendszerezéshez, az előléptetéshez, a magasabb beosztásra képesítő szakvizsga letételének engedélyezéséhez. Ez a középkori személyi függés a nagy létszámú vasúti műhelyekben volt a legenyhébb.

A FORRADALMI MOZGALOM FELLENDÜLÉSE

A vasutas dolgozók osztályharcos szervezkedése már a XIX. század végén, a XX. század elején magas színvonalú, élet-erős mozgalom volt. A vasút forgalmi dolgozói között nagy volt az agrárproletár származású rétegek aránya, akiknek osztályharcos szervezkedése erőteljes forradalmi mozgalomban nyilvánult meg.

Az élenjáró műhelymunkások már az 1890-es években csatlakoztak más üzemek és gyárak munkásainak szakmai szervezkedéséhez. A vasúti műhelyekben — amelyek a magyar ipar legrégibb, legkoncentráltabb, legfejlettebb alakulataihoz tartoztak — folyó munkásszervezkedés jelentős erőt képviselt. Az évtized végén már felvetődött az önálló vasutasszakszervezet megteremtésének szükségessége. A századforduló első éveiben ez a gondolat egyre inkább terjedt és az 1904. április 15-én megjelent harcosszellemű „Magyar Vasutas” című lap már szerepet játszott az április 19-én megkezdődött sztrájkban, különösen pedig utána a perbe fo-

gott, megrendszabályozott vasutasok érdekében, a megtorló intézkedések elleni harcban.

A magyarországi vasutasok haladó mozgalmának egyik legkiemelkedőbb eseménye az 1904-es országos vasutas-sztrájk volt. Ennek oka abban gyökerezett, hogy a századforduló első éveiben a vasutasok ezrei követelték anyagi helyzetük javítását, a politikai és a szervezkedési jogokat, amelyet azonban figyelemre sem méltattak. A sztrájk gondolatát érlelte az ipari és a mezőgazdasági munkások századelejei — többnyire győztes — sztrájkharca és a különböző országok vasutassztrájkjairól érkezett hírek is.

Amikor a sztrájk megakadályozása érdekében a kereskedelmi miniszter 1904. április 16-án a képviselőház elé terjesztette a vasutasok fizetésrendezéséről szóló törvényjavaslatot, a vasutasok jelszava már ez volt: „vagy egészen megadják, amit kívántunk, és úgy adják meg, ahogy mi kívántuk, vagy pedig . . . meglesz a sztrájk”¹³.

A sztrájk 1904. április 19-én este néhány perccel 20 óra után, a Rákosrendező pályaudvaron kezdődött. Az összegyűlt kocsirendezők, váltóőrök, vonatfékezők, mozdonyvezetők, fűtők megállították az Érsekújvár felől érkező személyvonatot. Tilosra állították a jelzőket, eloltották a váltólámpákat. Rövidesen végigfutott az országon a hetes számú jelzés: „Minden vonat megállítandó!”

Kormánykörökben igen nagy riadalmat keltett a sztrájk, amelynek híre órák alatt eljutott az ország minden részébe. Katonaság, rendőrség, csendőrség szállta meg a pályaudvarokat, vasútvonalakat és a sztrájkutányákat. Ausztriából Budapestre rendelték a Monarchia vasúti ezredét és készenlétbe helyezték a közös hadsereg Magyarországon állomásozó alakulatait.

A sztrájk letörése, a forgalom megindulása után még hetekig tartott az ostromállapot. A szolgálatot teljesítő vasutasok háta mögött csendőrök, rendőrök, szuronyos katonák vigyáztak a „rendre”. Kegyetlen megtorlás következett. Több mint

¹³ *Gadanecz Béla*: Közlekedési és hírközlési dolgozók a magyarországi munkásmozgalmában. 63. old.

1600 vasúti alkalmazott ellen indítottak eljárást, ugyanakkor igyekeztek a vasutasok szervezkedését, mozgalmait kormányellenőrzés alatt tartani.¹⁴

Az 1905-ben kibontakozott forradalmi válság és az orosz forradalom hatására fellángolt nagy tömegmozgalmak jellemezték az 1905-ös és 1906-os magyarországi munkásmozgalmat. Országszerte ismertté váltak a vasúti munkások körében 1905 első napjaiban azok a megtorló rendszabályok, amelyekkel a vasútigazgatóság meg akarta akadályozni a decemberi országos bizalmiértekezlet megtartását és a szervezkedés továbbfejlesztését. A vasúti munkásság harcossá fellépése ennek ellenére eredménnyel járt. A vasútigazgatóság a szervezkedés miatt elbocsátott vasúti munkások többségét kénytelen volt a munkába visszavenni.

A munkások megnövekedett aktivitása jutott kifejezésre abban a harcban is, amelyet a „Magyar Vasutas” című lap hetenkénti megjelentetéseért folytattak. Ez a harc is győzelemmel végződött, 1905. március elsejétől már hetenként jelent meg. A mozgalom vezetői úgy tekintettek a „Magyar Vasutas”-ra, mint ami biztosíthatja ugyanazon előnyöket, amelyeket a szövetség nyújthatna.¹⁵

A szövetségért folyó harc helyett 1905 tavaszán a MÁV alkalmazottainak fogyasztási szövetkezete (Konzum) vezetőszékválasztó közgyűlése került a mozgalom előterébe. A szövetkezet a vasutasok körében népszerű volt, vezetői azonban a tőkés érdekek szolgálatában álltak. Az 1905 áprilisában megtartott közgyűlésen a szervezett vasutasok teljes győzelmet arattak, a vezetőségbe az általuk jelöltek jutottak.¹⁶ (A Konzum 1936-ban fuzionált a „Hangya” Szövetkezettel.)

Az osztályöntudatra ébredés és a politikai fejlődés terén is jelentősen előrehaladt a vasúti munkásság 1905-ben. A

¹⁴ Lásd Képes Néplap és Politikai Híradó, 32. évfolyam 18. sz. Országos Levéltár. Igazságügyi Elnökség K—88/1905.

¹⁵ Lásd *Gadanecz Béla*: Közlekedési és hírközlési dolgozók a magyarországi munkásmozgalomban.

¹⁶ KPM II/MÁV Ig. 211 689/1904.

munkásszolidaritás fejlődését szemléltetően bizonyítja a sztrájkoló fővárosi vas- és fémmunkások támogatására indított gyűjtés sikere. Az általános választójog kiharcolásáért 1905. szeptember 15-én („Vörös Péntek”-en) a fővárosban rendezett tüntetésen, a tiltó rendszabályok ellenére, mintegy félezer vasúti munkás vett részt.

VASUTAS RÉTEGSZERVEZETEK

Az állam nem nézte tétlenül a vasutasok osztályharcos szervezkedését. Az állami ellenőrzés biztosítása érdekében 1905 végén megalakult a Magyar Szent Korona Országainak Vasutas Szövetsége elnevezésű sárga szakszervezet. Tagjai sorába beszervezték a városi és közúti villamosvasutak alkalmazottait is. E szervezet céljai közé tartozott „a testületi és kartársi érzés” ápolása és a vasúti dolgozók nacionalista szellemű nevelése. Vörös László kereskedelmi miniszter 1906. április 6-án azonban mégis kénytelen volt jóváhagyni a Vasúti Munkások Országos Szövetségének (a továbbiakban: VMOSZ) alapszabályát. Az év végén ez volt az ország negyedik legnagyobb munkásszövetsége, 84 helyi szervezettel, 17 000 taggal. Hivatalos lapja a „Magyar Vasutas”, a legnagyobb példányszámban megjelenő hetilap volt 1906—1907-ben.¹⁷ Ugyanakkor állami kezdeményezésre létrehozták az irodakezelők, a raktárnokok, a szertárnokok, a pályafelvigyázók, a mozdonyvezetők, a mozdonyfűtők, a mozdonykísérők stb. egyesületét, körét vagy otthonát is. A cél világos volt: elkülöníteni egymástól, illetve szembeállítani egymással a vasutas dolgozókat. A manipuláció eredményes volt: a mozdonyvezetőknek például az volt a legfőbb kívánságuk, hogy a fűtőket testileg is fenyíthessék, ezért a kardviselés jogát kérték, sőt követelték.

A VMOSZ néhány éves működése alatt sikeresen harcolt a vasutas dolgozók követeléseinek teljesítéséért. A szövetség-

¹⁷ Vasúti Munkások Országos Szövetségének jelentése az 1906. évről. Világosság Rt., Budapest 1907.

nek nagy része van abban, hogy sikerült kiharcolni: a napi- és órabéres alkalmazottak 1907. augusztus 28-i hatállyal külön ökmány nélkül állandó alkalmazottak lehettek. További vívmányai: a munkásfegyelmi bizottság, a munkás bizalmirendszer bevezetése, a munkások javadalmazása, betegség és bevonulás esetén, tüzelőanyag-szolgáltatás a munkások számára részletfizetésre, munkásbiztosítási kedvezmény, munkásbizottságok szervezése stb.¹⁸

A gazdasági követelések kiharcolásáért indított mozgalmak 1907 márciusában ismét megélénkültek. A minisztertanács 1907. április 4-én, a kereskedelmi miniszter előterjesztése alapján elhatározta, hogy a vasutassztrájk kirobbanásának pillanatában elrendeli a vasutasok katonai bevonultatását és az egész vasút militarizálását. A honvédelmi miniszter kinevezte az egyes vasútvonalak és gócpontok leendő katonai parancsnokait, kinyomatta a behívási parancsot tartalmazó plakátokat. A belügyminiszter a sztrájk megelőzése érdekében utasította a törvényhatóságok első tisztviselőit, a csendőrséget és a rendőrséget, hogy állandóan figyeltessék a vasutasok mozgalmát, és tegyék meg a „szükséges preventív intézkedéseket”.

A rendelet alapján hajsza indult a VMOSZ szervezetei és vezetői ellen. A MÁV Igazgatóság a szövetség azonnali feloszlátását és mindazon munkások elbocsátását követelte, akik a Szociáldemokrata Párt mellett agitáltak.

Kossuth Ferenc közlekedési miniszter felfüggesztette a VMOSZ működését, majd 1908. november 9-én feloszlatta.

A vasutas mozgalom vezetői már korábban felismerték a kormány tervét és ezért még 1907 nyarán megszervezték a Vasutasok Szabad Szakszervezetét. Ez vált azután a Magyar Vasutas Országos Lapbizottsága mellett a vasutasok szociáldemokrata szervezkedésének központjává — 1918 végéig, a Vasutas Szövetség megalakulásáig.

A VMOSZ feloszlátása után a vasutasoknak megtiltották, hogy a Szociáldemokrata Párt tagjai legyenek. Kormányrendelet mondta ki, hogy a létszámból minden eljárás nélkül tö-

¹⁸ Lásd MÁV Hivatalos Lap, 1907. 50. sz.

rölhető az, akiről — akár csak hamis tanú állítása alapján is — kiderül, hogy a Szociáldemokrata Pártot vagy valamelyik szervezetét, a pártnak vagy valamely szervezetének egyik tartozékát, függelékét stb. bármilyen módon támogatja. A rendeletben a „Magyar Vasutas” előfizetését a Szociáldemokrata Párt anyagi és erkölcsi támogatásának minősítették.¹⁹

A vasutasok megosztottságát nagymértékben erősítette a gombamódra elszaporodó egyesületek útján terjesztett propaganda. A VMOSZ feloszlata után az öntudatosabb dolgozók a „Magyar Vasutas” című lap köré tömörültek, amelynek szerkesztésében Landler Jenő is részt vett. Landler Jenő, amikor az 1904-es sztrájk miatt perbe fogott vasutasokat védte, már alapos ismerője volt a vasutasok gazdasági és politikai helyzetének. „Vasutasok Lapja” címen 1905-ben újságot indított a vasutas mozgalom segítése érdekében, 1906-ban csatlakozott a VMOSZ-hoz és lapja 1907-ben egyesült a „Magyar Vasutas”-sal.

SZOCIÁLIS HELYZET A SZAZADFORDULON. AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚ HATÁSA

Az Északi Főműhely munkásaiból már 1906 elején bizottság alakult, amely a *munkások* aggkori ellátásának rendezése végett memorandumot nyújtott be a kormányhoz. Csak 1906. május 15-én (35 évvel a MÁV alkalmazottai nyugdíjintézetének megalakulása után) jelent meg az igazgatóság rendelete a nyugbérpénztár megszervezéséhez szükséges statisztikai adatok összegyűjtésére. A nyugbérpszabályzat kimondta, hogy korbiztosításban részesülnek azok a vasúti munkások, akik legalább három esztendő óta vannak megszakítás nélkül a MÁV szolgálatában, és az orvosi vizsgálat alkalmával alkalmasnak találtattak. A teljes szolgálati idő utáni munkás nyugbér maximálisan évi 1200, 800 és 600 korona. A nyugbérpénztári tagságot valamennyi, legalább 3 év óta szolgáló

¹⁹ Lásd MÁV Hivatalos Lap, 1908. december 6. 569. old.

és a nyugdíjintézet tagjai közé nem tartozó 25—55 év közötti alkalmazottnak kötelezővé tették.

A nyugdíjintézet is új alapszabályt kapott 1907-ben. Nyugdíját az alkalmazottak, nyugbért a munkások kaptak.

Érdekes összevetni a legalacsonyabb és legmagasabb nyugdíjakat, illetve nyugbéreket; a legalacsonyabb nyugdíj 8 év után évi 210 korona, a legmagasabb, 36 évi szolgálat után, 3000 korona, a legalacsonyabb nyugbér 10 év után 100 korona, a legmagasabb évi 1200 korona.

Végre 1907-ben bevezették a munkások évi 8 napos fizetett szabadságát, de csak azok részére, akik legalább 3 év óta megszakítás nélkül szolgálatban álltak. A MÁV-műhelyek munkásainak munkaidejét 1908 áprilisában 10 óráról 9,5 órára csökkentették, ugyanazzal a bérrel.²⁰ Továbbra is megmaradt azonban a másfél órás déli szünet, amelyet legtöbbjük a műhelyben volt kénytelen eltölteni. Így tulajdonképpen naponta 11 órát tartózkodtak munkahelyükön. A MÁV-nál 1907. január elsejétől bevezették a személyzeti menetjegyet az alkalmazottak, a nyugdíjasok és családtagjaik részére.

Az 1910-es évek elején a háborús előkészületek, majd a háború határozza meg a vasutasok helyzetét is. A mozgósítás idején a MÁV dolgozóinak csak egytizede vonult be, de a hadiszállítások hatalmas arányai miatt — amit igen súlyossá tett az a tény, hogy Magyarország háborús tranzitszállításai is óriásiak voltak — a dolgozók munkaintenzitása — különösen a forgalmi szolgálatban — embertelen volt, gyakran 50—60 órás szolgálatot teljesítettek.

Az 1910-es évtől kezdve felgyorsult az inflációs árnövekedés. A kinevezettek arról panaszkodtak, hogy az 1907-ben megállapított évi 600, 700, 800, 900 korona kezdő fizetésből nem lehet megélni. Az élelmiszerárak 1907-hez viszonyítva 30, a lakbérek 100%-kal emelkedtek. A vasutasok követelték, hogy a legkisebb kezdőfizetés havi 100 korona legyen, és ez kétévenkénti rendszeres emeléssel a szolgaszemélyzetnél érje el a 2000, az altiszteknél a 3000, a hivatalnokoknál a 4800

²⁰ Lásd Magyar vasutasok kézikönyve. Hasznos tudnivalók a vasutasok részére. Világosság Rt., Budapest 1914.

koronát; emeljék fel 25%-kal a kinevezettek lakbérpótlékát; a pihenőidőben végzett munkáért 50%-kal többet fizessenek. Az utazószemélyzet kérte a kilométerpénz 20%-os emelését.

A háborús forgalomnövekedést nem csupán a vasutasok bonyolították le, hanem az ideiglenes személyzet is — gyakorlatlanul — szinte éhbérért: 71 208 munkást alkalmaztak ideiglenesen, 27%-uk tartozott a nyugbérpénztárhoz, 73%-uk azonban hiába várta a véglegesítést.²¹

Ebben az időben a MÁV 135 975 alkalmazottja közül 59 994 volt a munkás (1917-ben a MÁV-nak 4850 mozdonya, 8851 személy- és 10 036 teherkocsija volt. Az elszállított árumennyiség 49 287 388 tonna, az utaslétszám pedig 152 769 685 fő²²).

A kisebb-nagyobb sztrájkok 1918-ban szinte egymást érték. Legjelentősebb volt a júniusi, szervezésében élen járt Landler Jenő. A sztrájkot követően több száz vasutast elbocsátottak és letartóztattak, Landlert is börtönbe vetették, ahonnan csak 1918 októberében szabadult.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalomról hazánkba érkező hírek hatására a vasutasok is tömegesen fordultak a Szociáldemokrata Párt felé. Az 1918 októberi polgári demokratikus forradalom győzelme után a korábbi — kategóriák, szakmák szerint szervezett — vasutas egyesületek tagsága elhatározta, hogy egy osztályharc alapján álló szervezetbe tömörül; az 1918 október végén megalakult Vasutas Szövetség lényegében az első vasutas-szakszervezet volt, taglétszáma 1918. december 31-én már elérte a 133 826 főt.²³

Az államvasutak alkalmazottainak kommunista csoportja 1918. december 29-én alakult meg, amely a vasút munkás és tisztviselő kommunistáit egyaránt tömörítette.²⁴ A Vasutas Szövetség 1919. március 21-én estére összehívta a kb. 200

²¹ Lásd ugyanott.

²² KPM Vasúti Főosztálya irattárában őrzött MÁV hivatalos okmányok alapján.

²³ Lásd *Gadanecz Béla*: Közlekedési és hírközlési dolgozók a magyarországi munkásmozgalomban. 139. old.

²⁴ Lásd Vörös Újság, 1919. január 1.

tagot számláló nagyválasztmányt, itt jelentették be a vasutasoknak a Tanácsköztársaság kikiáltását.

A Tanácsköztársaság kikiáltása után a vasutasok kivették részüket a tanács hatalom erősítéséből, szervezéséből. Emellett ezrével vettek részt védelmezésében fegyveresen is.²⁵ Ebben a küzdelemben élen járt Landler Jenő, aki mint a Vasúti Direktórium elnöke, belügyi népbiztos, s végül mint a Vörös Hadsereg parancsnoka szerzett elévülhetetlen érdemeket.

A Tanácsköztársaság az ország nehéz gazdasági helyzete ellenére gondoskodott a vasutasok munkakörülményeinek és szociális helyzetének javításáról.

A HANYATLÁS ÉVTIZEDEI. A POLITIKAI TERROR KORA

A Tanácsköztársaságot leverték, a Monarchia szétesett. Az első világháború után módosultak az országhatárok. Ez befolyásolta az ország gazdasági szerkezetét is. Bár az új országhatárok a régi Magyarország viszonylag fejlettebb területeit fogták körül, mégis — mivel elvesztek a Monarchián belüli piacok és az ország gazdasági fejlettsége nem volt olyan színvonalú, hogy a tőkés világ gazdasági rendszer e súlyos válságperiódusában jelentős, újabb piacok meghódítására lehetősége nyílt volna — megtorpant a gazdasági fejlődés. Az ország elmaradottsága a fejlettebb nyugati országokhoz viszonyítva tovább fokozódott, a mezőgazdasági válság állandósult. Mindez rányomta bélyegét a vasút fejlődésére is, amely a XX. század elejére elért szinten maradt. (Meg kell említeni, hogy már az 1920-as évek végén a sínhálózat nagy része felújításra szorult, hiszen a fővonalak 23⁰/₀-a, a mellék-

²⁵ A harcoló vasutasok közül is kitűntek az Északi, az Istvánbeli, a Sátoraljaújhegyi Főműhely munkásai. A Vörös Hadsereg Vasutas Ezrede szervezte a szállításokat a felszabadított területeken, biztosította a forgalmat. — Lásd *Gadanecz Béla*: A vasutasok haladó hagyományai. (Kézirat gyanánt.)

vonalak 41⁰/₀-a 30 évnél régebbi volt. 1929-ben a MÁV 2100 mozdonnyal, 37 100 teher- és 3879 személykocsival rendelkezett.²⁶⁾

A trianoni békeszerződés területi rendezései következtében az elszakadt területeken az új államhatalom számára nemkívánatos személyekké váltak a magyar vasutasok. A tömeges áttelepülések következtében egészségtelenül felduzzadt a vasút dolgozóinak létszáma. Az áttelepítettek nagy része évekig vagonokban lakott.

A túlságosan felduzzadt vasúti létszámot csökkenteni kellett. Ezt az alkalmat az ellenforradalmi rendszer felhasználta arra, hogy megszabaduljon a forradalmi mozgalomban élenjáró vasutas dolgozóktól és növelje a rendszerhez hű elemek számát. Kényszernyugdíjazások, B-listázások jellemezték az 1920-as éveket.

Az 1920-as népszámlálás adatai szerint a magyar vasutakon (nem azonos a Magyar Királyi Államvasutak létszámával!) a tisztviselők létszáma 9672, a segédszemélyzeté 62 732, összesen tehát 72 404 fő; 1925-ben a vasutas dolgozók összlétszáma 58 964-re csökkent. Az Északi Főműhely munkáslétszáma 1919-ben 3320 fő volt, 1927-ben már csupán 1452 (60⁰/₀-os csökkenés!). A vasúti nyugdíjasok, özvegyek, árvák száma 1925-ben — 32 079 fő — meghaladta a kinevezett tényleges alkalmazottak számát.²⁷

A létszámcsökkenés a megmaradt személyzet fokozott kizsákmányolását vonta maga után. A MÁV elnökgazgatója által 1925-ben nyilvánosságra hozott adatok szerint 1913-ban a mai Magyarország területén levő vasútvonalakra üzletkilométerenként 4,85 kinevezett és 7,6 munkás, tehát összesen 12,45 fő jutott; 1918-ban — amikor a munkásság osztályharcának eredményeként csökkent az embertelen túlterhelés —

²⁶ Lásd *Berend T. Iván—Ránki György: Magyarország gazdasága az első világháború után. 1919—1929. Akadémiai Kiadó 1966. 274. old.*

²⁷ Az 1920-as népszámlálás adatai alapján. — Lásd *Gadanecz Béla: Közlekedési és hírközlési dolgozók a magyarországi munkásmozgalomban. 175. old.* — Az 1920-as, 1930-as népszámlálás a következő rétegeket sorolja a segédszemélyzet körébe: segítő családtag, művezető, előmunkás, segédmunkás, napszámos, tanonc, egyéb segédmunkás.

üzletkilométerenként 5,4 kinevezett és 8,3 munkás volt, tehát összesen 13,7 főt alkalmaztak; 1925 januárjában egy üzletkilométerre mindössze 4,4 kinevezett és 3,85 munkás, tehát összesen 8,25 fő jutott.²⁸ A kibontakozó infláció miatt az állam a vasutasok bérének emelésére kényszerült, de ahogy lehetett, ezt visszavonta.

A vasutasok bérét 1923-ban 14⁰/₀-kal emelték, de már az 1924. évi IV. tc. felhatalmazása alapján az államháztartás egyensúlyának helyreállítása érdekében ismét lecsökkentették a kinevezettekénél 10, a munkásoknál 16—18⁰/₀-kal.

A vasutas dolgozók helyzetét szemlélve az erőteljes rétegezettség miatt nem alkothatunk egységes képet. Kétségtelen, hogy az 1920-as évek inflációs folyamatai jelentősen csökkentették a vasutasok életszínvonalát is, mégis, a magyar munkásosztály átlagánál kedvezőbb helyzetben voltak. Ezt bizonyítja a bérszínvonal, a nyugdíj, a nyugbérrendszer, a betegségi biztosítás stb. megléte. Kétségtelen, hogy a vasutas munkásrétegek között is jelentős különbségek voltak, mert a bér-, a nyugdíj-, a táppénzrendszer hierarchikusan igen árnyalt volt.

Bevezették a „különszerződéses” alkalmaztatást. Ennek az volt a lényege: a dolgozót — akár 40 évi szolgálat után is — indokolás nélkül el lehetett bocsátani. A munkásokat ideiglenes szerződéssel alkalmazták, minden 28. napban megkapták az írásbeli felmondást, bár másnap ismét munkába álltak. Ezzel akartak érvényt szerezni a felvételi lapjukon álló motónak — „Ön a Magyar Államvasutak állandó alkalmazottjává soha nem válhat!” Munkásnak közép- és felsőfokú iskolai végzettséggel rendelkezőket nem alkalmaztak, holott a diplomások egy része munkanélküli volt.

A kinevezettektől az 1925-ös státuszrendezés²⁹ megvonta az automatikus előléptetést, eltörölték a mellékjárandóságokat, csökkentették a nyugdíjakat, nyugbéreket. A rétegdifferenciákat jelzi, hogy például a kinevezettek és családtagjaik, a nyugdíjasok és családtagjaik az összes vasutakra sza-

²⁸ Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1925. március 22. 112. old.

²⁹ Ugyanott; KPM Vasúti Főosztály Irattára. 217/1927. Á. I.

badjegyet, illetve kedvezményes jegyet kaptak. Az órabéresek, a nyugbérések és családtagjaik kedvezménye csak a MÁV vonalaira volt érvényes. A kinevezett vasutas dolgozók életszínvonalát a többi munkásrétegektől megkülönböztette és kiemelte a MÁV nyugdíjrendszere. A kinevezetteknek már 18 éves kortól számított a nyugdíjtagság ideje, ha szolgálata 9 évet és 6 hónapot meghaladta. A nyugdíj összege 10 év szolgálat után a kereset 40%-a volt, 10—31 év között minden év után 2,5%-kal, azon túl évenként 1,5%-kal emelkedett úgy, hogy 36 év után elérte a fizetés teljes összegét (főiskolai képesítéssel 35 év után).

A nyugdíjárulék a havi illetmény 1,5%-a volt. A mozdony- és vonatkísérő személyzet 2,25%-ot fizetett. Azok, akik a legalacsonyabb nyugdíjra jogot nyújtó idő előtt nyugdíjba mentek, végkielégítést kaptak.

A munkások (a ki nem nevezettek is) kedvezőbb helyzetben voltak más ágazatokban dolgozó társaiknál, mivel a nyugbérpénztár tagjai lehettek. A belépés feltétele volt a 3 évi megszakítás nélküli szolgálat, valamint a 25—50 év közötti korhatár. A nyugbérre az igény 9 év és 11 hónap után nyílt meg, s ez csak baleset esetén rövidülhetett meg. A C csoportbeli altisztek (ipari munkások, mozdonyoszemélyzet, kocsirendezői, vonatkísérői szolgálatot teljesítő, ki nem nevezettek) 30 évi tagság után, a B csoportbeliek (segédaltisztek, művezetők, szolgák stb.) 40 évi tagság után érték el a legmagasabb nyugbérösszeget, amely általában egyharmada volt a nyugdíj összegének.

A Magyar Királyi Államvasutak Betegségi Biztosító Intézete (BBI) 1924-ben alakult. Tagja lett valamennyi tényleges és nyugdíjas alkalmazott, családtagjaik, az özvegyek és az árva. (Utóbbi három réteg korlátozó megkötésekkel.)

A dolgozók adakozásából 1926-ban megkezdték építeni Budapesten a MÁV kórházat és rendelőintézetet. A kórház 1927 őszén nyílt meg 52 ágygal, 1932-ben 200 ágygal bővült.

A kinevezett dolgozók betegségük első napjától megkapták teljes illetményüket, a véglegesítettek a táppénzt, de az ideiglenes munkásnak betegsége első 3 napjára nem fizettek.

Az 1928. évi XL. törvény tette kötelezővé a dolgozók öreg-

ség, rokkantság, özvegyiség és árvaság esetére szóló biztosítását (1929. január elsejétől). Az Öregségi és Rokkantsági Alapnak tagjai voltak a vasút ideiglenes alkalmazottai, tekintettel arra, hogy nem lehettek tagjai sem a nyugdíj-, sem a nyugbérpénztárnak. Az öregségi járadékra a 65. életév betöltése és 400 heti szolgálati idő után nyilhatott igény. A rokkantsági járulékot 67%-os munkaképtelenséghez kötötték. Járulékként a tagok napi bérük 3,5%-át fizették be. A járadék két részből állt: a járadéktörzsből és a fokozódó járadékrészekből.

Az Önkéntes Támogatási Alap (ÖTA) 1930-ban létesült, 0,5%-os volt a hozzájárulás. Aki ezt 10 éves időtartamra megszavazta, a 16 évet betöltött, tovább nem tanuló gyermekei után is megkapta a BBI gyógytényezőit (orvosi kezelés, gyógyszer, kórházi ápolás). A BBI a kórházi ápolás költségeit 28 napon át vállalta. Az ÖTA-tag ezen túl is igénybe vehette a kórházat. A tüdőszanatóriumi kezelés 3 hónap után is járt számára, 50 pengő temetkezési segélyt kapott, a MÁV-kórházba való felvételnél előnyben részesült, táppénz-kiegészítésre volt joga. (Az alap néhány évi megszakítással azóta is működik.)

A VASUTAS DOLGOZÓK TÁRSADALMI EREDETE AZ 1930-AS ÉVEKBEN

Az első világháborút követő területrendezések miatt megindult munkaerőmozgás — amely a vasutat érintette elsősorban — az 1920-as évek második felében megállt. A magyar gazdasági élet túljutott az 1920-as évek válsághullámán, az erőteljes infláción. Megkezdődött a vasúti vontatópark korszerűsítése, üzembe helyezték a MÁVAG által 1923-ban elkészített új mozdonytípust, a 424-est, és a mozdonypark egy részét e típussal cserélték fel. A Ganz-gyár a világviszonylatban is modern Diesel-motorkocsik szerelését 1928-ban kezdte meg, de ezeket csupán külföldi megrendelésekre gyártották. A két világháború között a magyar vasúthoz kapcsolódó legjelentősebb beruházás az 1928 májusában 3,3 mil-

lió font sterling — ún. Talbot — kölcsönnel felépült bányai centrálé, amelyet az 1930-as évek elején a Budapest—Hegyeshalom vonal villamosítása követett. Néhány éves megélénkülés után a minden addigit felülmúló válság, az 1929—1933-as világgazdasági válság vezette be az évtizedet. Az ország technikai-gazdasági elmaradottsága a fejlett nyugat-európai országokhoz képest tovább fokozódott, a mezőgazdaság válsága különösen erőteljes volt. A nincstelen mezőgazdasági munkások, a nyomor-parcellások száma emelkedett — egyidejűleg az ipar, a közlekedés és a kereskedelem szívó hatása erősen visszaesett.

Az 1929—1933-as évi nagy világgazdasági válság kedvezőtlenül befolyásolta a magyar vasutak helyzetét is. Az áru- és személyforgalom 48, illetve 31⁰/₀-kal csökkent.³⁰ Jelentősen visszaesett a külkereskedelmi és tranzitforgalom. A válság okozta veszteségeket a MÁV tarifaemeléssel és üzemrationalizálással igyekezett ellensúlyozni. A MÁV a tarifaemelések mellett is még mindig a legolcsóbb volt az európai vasutak között. Az utazási kedvezmények 50-féle típusa létezett — ez az utazóközönség 65⁰/₀-át érintette.³¹ Az üzemrationalizálás beruházási keretei nem voltak jelentősek és a magyar vasutakhoz — a már említett angol kölcsönt kivéve — nem áramlott a külföldi tőke, ellentétben a XIX. század második felével.

A vasútnál foglalkoztatottak száma 1920-ban 72 404 fő, 1930-ban 59 686 fő volt; a 12 718 főnyi létszámcsökkenés 17,6⁰/₀-nak felelt meg.

A vasúti dolgozók közül	1920	1930	Csökkenés %-ban
Tisztviselő	9 672 fő	8 140 fő	15,8
Segédszemélyzet	62 732 fő	51 546 fő	17,8

Forrás: Az 1930-as népszámlálás adatai alapján. Magyar Statisztikai Közlemények, 86. köt. Stephaneum, Budapest 1934.

³⁰ Lásd *ifj. Gonda Béla*: A Magyar Államvasutak a mai gazdasági élet szolgálatában. Magyar Közlekedésügyi Monográfia, Budapest 1936. 106. old.

³¹ Lásd *Müller Miklós*: Tarifapolitika. Budapest 1930.

A segédszemélyzet — az előbbi csoportosítás szerint is az abszolút többség — volt a vasutasok munkásrétege.

A vasutas társadalmi hierarchia kirívó ellentmondásait jelzi, hogy a munkásréteget magában foglaló személyzet közül 14 904 fő, tehát 35% volt a segédmunkás, napszámos. A másik nagy munkáscsoport, 21 420 fő — 40% — az egyéb gazdasági, üzemi család kategóriában szerepelt. Ezek az adatok azt is mutatják, hogy a vasutas munkásrétegek jelentős részének társadalmi bázisa az agrárproletariátus és a mezőgazdasági kistulajdonosi réteg volt.

Az agrárproletariátus körében ebben az időszakban két különböző — esetenként összefonódó — tendencia volt tapasztalható: egyrészt menekülés a mezőgazdaságból, másrészt valamilyen módon földtulajdon szerzése. A jövedelem-kiegészítés egyik módja volt a kistulajdonosok számára a vasúti munka. A mezőgazdaságból való menekülés egyik kis csatornája volt a vasút, illetve a mezőgazdasági földtulajdon megszerzésének a vasútnál kapott alacsony, de „fix” fizetés. A Nagyatádi-féle „földreform” csepp volt a tengerben — egy paraszt kb. másfél hold földhöz jutott. Az így kialakult nyomorparcellák nem nyújthattak megélhetést a tulajdonosaiknak. A földtulajdonnal rendelkező vasutas keresők között számszerű többséget képviselnek az egy kat. hold alatti és az 1—5 kat. hold közötti kisparcellák tulajdonosai.

A vasúti segédszemélyzet földtulajdon megoszlása (kat. hold)

0—1	1—5	5—10	10—20	20—25	háza, földtulajdona nincs
6691	4604	417	99	17	29 867

Forrás: Magyar Statisztikai Közlemények, 96. köt. Az 1930. évi népszámlálás, IV. rész. Stephaneum, Budapest 1934.

A közlekedési foglalkoztatottak (ezek több mint fele vasutas) 70%⁰-ának nem volt 6 eleminél magasabb iskolai végzettsége.

A vasút vonzereje az 1930-as években sem csökkent. Ezt a „kicsi, de biztos kenyér”, a szervezett nyugellátás, az intéz-

ményes balesetbiztosítás és betegsegélyezés, az ingyenes utazás s nem utolsósorban, az ország egész területét behálózó üzemi megoszlása biztosította. A természetbeni juttatások — egyenruha, kedvezményes tüzelő, kiselejtezett talpfa stb. — szintén megkönnyítették a megélhetést. Diplomások százai — titkolva iskolai végzettségüket — kilincseltek altiszti, szolgai állásokért. Elterjedt a „kosárral szerzett” protekció a téli létszámba kerülésért, a 3 éves megszakítás nélküli foglalkoztatásért.³²

A Horthy-rendszer igyekezett a rendszerhez hű elemekkel feltölteni a vasúti irányító munkaköröket. A hadsereg létszámcsökkentése miatt elküldött, ún. Gömbös-katonák százait vették át a vasúthoz jogfolytonossággal. Szorgalmazták a vasúti tisztek és a kulákcsaládok gyermekei közötti házasságot. Ezt bizonyítja, hogy a tisztviselők, díjnokok családtagjainak jóval nagyobb — mintegy 30%-os — volt az ingatlan tulajdona (20 kat. hold fölötti földek), mint az alsóbb rétegeké.

Az alkalmazásnál segítettek a klérus ajánlólevelei. Bemutatom a kor egyik sokatmondó dokumentumát, egy plébános ajánlólevelét.

„Méltóságos Főispán Úr!

Még 1933.-ik évben volt kegyes eljárni pártfogoltam, Németh Balázs pályamunkás ügyében, ki a fűtőházhoz szeretne bejutni, mivel ott állandó munka van, míg a pályatesten csak időnként. Huszonhat éves és nőszülni is szeretne, de a mai 18 filléres órabérrel családot alapítani lehetetlen. És ez sem állandó. A kedves közbenjárására az Üzletigazgató Úr megígérte, hogy alkalomadtán kinevezi, de erre még nem került sor. A fiú nagyon becsületes, a szocialisták minden édesgetésének és terrorjának ellenállt . . .

Mély tisztelettel köszönti Méltóságodat öreg szolgája:

Hortáver Miklós plébános.”³³

³² Téli létszám: a pályamunkásokat idényjelleggel foglalkoztatták; 3 éves megszakítás nélküli foglalkoztatással vált a dolgozó „véglegesített” állandó alkalmazottá.

³³ A magyar vasutasmozgalom okmányai. 1. sz. iratcsomó. Vasútpolitikai Főosztály. Országos Levéltár.

Állomásfőnöki, igazgatósági beosztáshoz sok helyütt esperes, kanonok vagy püspök támogatására volt szükség. Akik magasabb funkcióba akartak kerülni, a szabadnapos dolgozókat ingyenes templomépítési munkálatokra rendelték ki. Az állomásfőnök, a raktárfőnök és egyéb vezető állásúak a környező uradalmaktól földhasználatot élveztek, hús- és zöldségellátásuk szinte egész évre biztosított volt. Gyakran nagy összegű ajándékokkal kedveskedtek nekik a helybeli kereskedők.

Az egyház a vasútnál dolgozó munkásokat igyekezett minél jobban befolyása alatt tartani. A vasutas lakótelepeken — ahol zömében műhelyi munkások laktak — az 1930-as években kápolnákat, templomokat építettek. Az Északi Főműhely lakótelepén épített kápolnát személyesen Serédi Jusztinián bíboros-hercegprímás avatta fel. Az Északi Főműhely dolgozóinak 2 pengő 80 fillért kellett havonta egyházadó címén fizetniük. A templomépítési adakozás kötelező volt.

A vasutasok anyagi-szociális helyzetét vizsgálva igen éles rétegenkénti elkülönültséget látunk. (A pengő bevezetése ugyan a vasutas fizetéseket sem hagyta érintetlenül. 1925—1933 között 28⁰/₀ volt a csökkenés.³⁴)

1933. március 31-től:

a tisztviselők fizetése havi	737,0—136,5	pengő,
lakáspénz havi	185,5— 33,73	pengő,
altiszti fizetés havi	142 — 72	pengő,
lakáspénz havi	43 — 12	pengő.

A hierarchiát tükrözi a családi pótlék rendszere is; a tisztviselők gyermeke 24 éves korig havi 12 pengő, a segédtisztetek gyermeke 20 éves korig havi 11 pengő, az altisztek gyermeke 16 éves korig havi 10 pengő családi pótlékot kapott.³⁵

A vasutas dolgozók egyes rétegeinek átlagkeresetét össze-

³⁴ Lásd *Turba Sándorné*: A MÁV gazdasági és politikai helyzete az 1929—1933-as világgazdasági válság időszakában. (Doktori disszertáció.) 23. old.

³⁵ Magyar Királyi Államvasutak sokszorosított házipéldányából „Az igazgatósági üzemgazdaság statisztikai jelentése az 1929—1934 költségvetési évekről”.

hasonlítva a Weiss Manfréd Rt. munkásai egyes rétegeinek átlagkeresetével, változatos képet kapunk. A Weiss Manfréd Rt. munkásgárdája is erősen rétegezett volt, a gyáróriás vegyesüzem jellege miatt. A csepeli munkások átlagkeresete 1931—1935 között 123,49—124,10 pengő volt. A családi pótlékot a magyar gyáripárban 1939-ben vezették be a 20 munkásnál többet foglalkoztató üzemekben. Ez gyermekenként 5 pengőt jelentett.³⁶

Munkás órabérek a MÁV-nál (fillér)

Év	Állandók		Állandók átlaga		Ideiglenes
	szak-munkás	betanított munkás	férfi	nő	betanított munkás
1929—1930	43—76	33—56	29—46	22—38	26—34
1930—1931	40—76	31—56	28—46	22—38	26—32
1931—1932	40—76	31—56	28—46	22—38	26—32
1932—1933	34—76	24—56	20—46	10—38	17—27
1933—1934	30—61	24—46	20—41	20—33	20—27

A Weiss Manfréd Rt. szakmunkásai 1935-ben 60—70 filléres órabért kaptak; ez megegyezik a vasúti szakmunkások bérével. (Mindkét nagyüzem szakmunkásai magasan kvalifikált, régi gárdát képeztek.) A csepeli segédmunkások órabére 37 fillér, a nőké 28 fillér körül mozgott. (Ekkor a Weiss Manfréd Művek munkásainak 80%-a tartozott e kategóriába, a vasútnál is magas volt az arányuk.³⁷) A vasút munkásait más munkásrétegek életszínvonalához közelíti az is, hogy számottevő vasúti munkásréteget csupán ideiglenesen foglalkoztattak. A vasúti munkásoknak egyenruha, családi pótlék, lakbér vagy lakbérsegély nem járt. Gyakori volt a felezés (a hétnek csak 3 napján dolgoztak). A pályamunkásoknál bevezették a degresszív bérezésen alapuló Bedeaux-rendszer.

³⁶ Baksay Zoltán: Adatok a csepeli WM munkásainak bérviszonyaihoz. 1931—1943. Történelmi Szemle, 1960. 4. sz.

³⁷ Csepel története. Csepel Vas- és Fémművek Pártbizottsága 1965. 522. old.

A világgazdasági válság éveiben a vasútnál is kényszer-nyugdíjazásokat, állománycsökkentést hajtottak végre. A nyugdíj, mint állandó juttatás, rendkívül sokat jelentett ezekben az években, a „biztos állás” szinte mindent.

Az 1930-as évek közepétől mind jelentősebbé váltak Magyarország gazdasági kapcsolatai a hitleri Németországgal. Ugrásszerűen megnövekedett a mezőgazdasági kivitel. (Később a magyar gazdaság, Délkelet-Európával együtt, a német „Grossraumwirtschaft” eszközévé és részévé vált.)

A háborús konjunktúra következtében az iparosodás — egészségtelen irányban ugyan — újra erőteljes tendenciává válik. A vasút teljesítményei is fellendülnek, különösen vontató- és teherkocsiparkjában következik be nagy fejlődés. A teherkocsiparkot kiegészítették 600 új gabonaszállító kocsival. A MÁV vasútvonalainak hossza 1937-ben 7642 km, kezelésében 1600 gőzmozdony, 31 villamos mozdony, 781 személykocsi és 40 072 teherkocsi volt.³⁸

Az 1937-es évet tekinthetjük a vasút életében az utolsó „békeévnak”, akkor a Magyar Királyi Államvasutak összes foglalkoztatottjainak száma 53 672 fő volt.³⁹ A vasúti foglalkoztatottság jellegzetessége, hogy az állandó alkalmazottak aránya 54,06% volt, tehát csaknem azonos az ideiglenesen foglalkoztatottakkal. A munkások nagy részét ideiglenesen alkalmazták, hogy ne részesülhessenek a különböző juttatásokból. A pályafenntartási, építési, vontatási és műhelyi dolgozók között — ahol a munkásrétegek abszolút többségben voltak — az ideiglenesen alkalmazottak száma 2—2,5-szeresen meghaladta az állandókat. S az 1930-as évekhez viszonyítva a vasútnál is nőtt a munkásrétegek aránya, éles belső rétegezetségük sem szűnt meg, inkább fokozódott.

A második világháború alatt a magyar vasutak — különösen a gördülőállomány — fejlődése meggyorsult: 1938—1944

³⁸ Magyar Statisztikai Közlemények, 107. köt. Magyarország vasutainak állapota az 1937. évben. Stephaneum, Budapest 1938.

³⁹ Ugyanott.

között 327 gőzmozdony készült, ebből 1943-ban, a csúcsevben, 93.⁴⁰ Mindezeket azonban megsemmisítette a háború.

A háború éveiben a vasútnál fokozódik a létszámnövekedés. Míg az aktív keresők között 1930-ban a közlekedésben foglalkoztatottak aránya 2,8% volt, addig 1941-ben már 3,2%.⁴¹

A vasutas dolgozók társadalmi helyzetének elemzésénél más tényezőket is figyelembe kell venni. A végbemenő gazdasági, társadalmi változások fontos összetevője a magyar állam, Közép- és Kelet-Európa egyik legszervezettebb reakciós rendszerének ideológiája, politikája, „manipulációs” mechanizmusa.

A vasutas munkásszervezetek sorsát megpecsételte a Bethlen—Peyer paktum. Az 1921. december 22-én aláírt egyezmény szervezkedési tilalmat mondott ki.⁴² Az ellenforradalmi rendszer 1922-ben életre segítette a magyarországi keresztényszociális Vasutasok Országos Gazdasági Egyesületét (VOGE) és a Közzolgálati Alkalmazottak Nemzeti Szövetségét (KANSZ). A VOGÉ-t az Ébredő Magyarok Egyesülete nevű legreakciósabb fasiszta tömörülés patronálta. A VOGÉ vezetői között olyanok foglaltak helyet, mint Homonnay Tivadar, magyar királyi kormányfőtanácsos, aki mint országgyűlési képviselő 1921-ben a botbüntetés visszaállításáról szóló törvényjavaslatot előterjesztette, és a pápa 1930-ban a Szent Gergely Rend lovagkeresztjével tüntette ki.

A megosztás célját szolgálták a vasutasok különböző kategóriáinak „kurzus-szervezetei”: a KANSZ államvasúti csoportja, a Mozdonyvezetők Országos Szövetsége, a Mozdonyfűtők Országos Egyesülete, a Vonatkísérők Országos Egyesülete stb.

⁴⁰ Lásd Berend T. Iván—Ránki György: Magyarország gyáripara a második világháború előtt és a háború időszakában. 1933—1944. Akadémiai Kiadó. 1958.

⁴¹ 1960-as népszámlálás. Összefoglaló adatok. 13. köt. 30. old.

⁴² Népszava, 1924. december 31. A Magyar Szabad Szakszervezetek Országos Szövetsége (Szakszervezeti Tanács) jelentése a XVII. küldöttközgyűlésnek.

A vasutasok társadalmi összetétele kedvező talajt teremtett e szervezetek működésének. A vasutasok munkásrétegei túlnyomórészt paraszt-, falusi származásúak, sok volt közöttük a kistulajdonnal rendelkező, akikben erős szerzési vágy élt. A középirányító vasutas réteg, az „úri” középosztályi vagy kulák származású tisztviselő-értelmiségieket általában a retrográd, sovinszta politikai törekvések jellemezték.

A vasútnál az államérdekre hivatkozó szigorú terror, az egyes munkásrétegeknek nyújtott „kedvezmények” is elősegítették, hogy a vasutas munkások a két háború között már nem tartoztak az osztályharc élenjáró osztagai közé. Az 1930-as évek végén, az 1940-es évek elején a fasiszta-nyilas fertőzés is behatolt soraikba. Ahogy egyre nyilvánvalóbbá vált a hitleri fasizmus okozta romlás, a vasút munkásaihoz is eljutott az antifasiszták, a kommunisták szava. A legerőteljesebben az Északi Főműhely, az Istvántelki Főműhely, a Dunakeszi Főműhely és a Központi Pályafenntartási telep dolgozói szervezkedtek. A legöntudatosabb munkáscsoportok keresték a kapcsolatot a szocialista erőkkel, de a vasutasok nem folytattak szervezett harcot a rablőháború ellen — az uralkodó osztály politikai manipulációja nem maradt hatástalan.

A VASÚT HELYREÁLLÍTÁSA ÉS FEJLESZTÉSE A FELSZABADULÁS UTÁN

A HELYREÁLLÍTÁS IDŐSZAKA

A vasutat sújtó háborús károk egy részét a légitámadások és a tüzérségi harcok okozták, másik részét a fasiszta német csapatok rombolásai és rablásai. A közlekedést ért károk összege elérte a 3,7 milliárd pengőt, a vasút vesztesége pedig 2,9 milliárd pengő volt.¹

A német fasiszták felrobbantották az összes dunai és tiszai hidat, a nyílt vonalak és az állomási mellékvágányok 35⁰/₀-át, a kitérő csoportok 40⁰/₀-át. A vágányhálózat 35,6⁰/₀-a, az alagutak 10,4⁰/₀-a pusztult el. A kb. 70 000 vasúti járműből 48 880 — 69⁰/₀ — külföldre került.² A mozdonyok 60,5⁰/₀-a, a motorkocsik, a sínautók 82,7⁰/₀-a, a személy- és a kalauzkocsik 55,8⁰/₀-a, a teherkocsik 43⁰/₀-a javításra várt. Mindössze 7000 kocsik és 641 mozdony volt üzemképes állapotban.³

A háborús események kárt okoztak a vontatási telepek berendezéseiben is. Elpusztult, illetve használhatatlanná vált például a szénszerelők 63⁰/₀-a, a fordítókorongok 43⁰/₀-a, a keréksüllyesztők 38⁰/₀-a. Nem maradt egyetlen vontatási műhely sem, amelynek gépi berendezéseiben, szerszám- és leltári készletében ne keletkeztek volna jelentős károk. Teljesen hasznavehetetlenné vált a villamosított vonalak felsővezetéke.⁴

¹ Lásd Közgazdasági Szemle, 1954. 3. sz. 361. old.

² Lásd ugyanott.

³ MÁV Irattár. 18348/1946.

⁴ Ugyanott.

A felszabadulást követően minden vasúti vonalon és szolgálati helyen azonnal megkezdődtek a helyreállítási munkák. A mozdonyhiány miatt rendkívüli módon megnövekedett a mozdonyszemélyzet szolgálati ideje. A vonalon való váltást csak úgy tudták biztosítani, hogy a mozdonyhoz egy-egy melegedő kocsit kapcsoltak. Annak ellenére, hogy a szovjet hadsereg és a vasút dolgozói is mindent megtettek a forgalom helyreállítása érdekében, 1945 nyarán a hálózatnak több mint a negyed részén szünetelt a forgalom.

A háború előtt havonta átlagosan szállított áruk mennyisége meghaladta az 1,7 millió tonnát, 1945 nyarán ez még a 0,3 millió tonnát sem érte el, tehát a teljesítmény 17⁰/₀-a volt az 1938. évinek.⁵

A Magyar Kommunista Párt 1945 májusi konferenciája kiadta a jelszót: „Arccal a vasút felé!”

A konferencia felhívására az Istvántelki (ma Landler Jenő) Főműhely kommunistái válaszoltak, és versenybe szőlították a vasutasokat.

„Az Istvántelki Főműhelyben dolgozó vasutas elvtársaink hívják versenybe szaktársaikat. Vasutasok, rohammunkára! Az ország gazdasági talpraállításának legfontosabb előfeltétele a vasút, a jó közlekedés. A közlekedés eszköze annak, hogy a bérek és az árak összhangba kerüljenek. Hogy megszabaduljunk a nyomortól és véget vessünk a munkásság nélkülözéseinek...

Magyarország dolgozó népe! Munkások, elvtársak! Támogassátok a versenybe lépő vasutas munkásságot nagy céljának elérésében. Vasutas munkások! Vállaljátok a versenyt! Üdvözljétek a mélységes felelősségérzéstől áthatott tervet és álljatok mellé! Parasztok és földmunkások! Lássátok el élelemmel a vasúti munkásokat, hogy ne korgó gyomorral végezzék óriási erőfeszítést igénylő munkájukat! Magyarország minden lakosa támogassa a versenybe induló vasúti üzemek munkásait, mert minden magyar jobb életéért forr, csattog a munka a versenybe induló vasúti üzemekben.”⁶

⁵ Gazdaságpolitikai Tájékoztató, 1946. 1. sz. 160. old.

⁶ Szabad Nép, 1945. június 8.

A kiáltványra a Szolnoki Főműhely és a fűtőházak rohammunka-vállalásával válaszoltak először. De a versenymozgalom az egész országra kiterjedt. A lelkes munka igen mostoha körülmények között folyt: „Reggelire üres feketét kapunk, ebédre egy tál levest (rendszerint bablevest), vagy kétszer hetenként főzeléket. Vacsorát csak akkor ettem, ha sikerült még egy adag levest kapni és azt estére eltenni” — írja a Keleti Fűtőház egyik fűtője.⁷

A MÁV műhelyeinek és főműhelyeinek dolgozói a kocsi-javításban hatalmas eredményeket értek el: 476 teherkocsit és 571 személykocsit javítottak meg (1945 június—december) és másfél hónappal az év vége előtt megvalósították az „Ötszáz mozdonyt az év végére” célkitűzést.

A közlekedés helyreállítására megmozdult az egész magyar munkásosztály. Angyalföld, Csepel, Ferencváros dolgozói a vasutasok segítségére siettek. Angyalföld munkásai szénnel telt vagonokat raktak ki, a Hazai Pamutipar munkásruhának való anyagot szállított a vasutasoknak és a Ruházati Munkások Szövetkezete ezt feldolgozta; például a Mauthner-gyár négy lakatos a 6 hetes rohammunkát vállalt az Istvántelki Főműhelyben.

Felsorolhatatlanok az összefogás példái és leírhatatlan a munka üteme. Mindennek a „...hatása morálisan is nagy volt, mert érezték a postások és vasutasok, hogy az egész ország szeme rajtuk függ, az egész ország segítségükre van, élelem, ruha, cipő formájában is; azzal, hogy a magánüzemek önkéntesen vállaltak vagonjavítást”⁸.

Az ipari magánvállalatok lemaradtak, és csak ezért nem sikerült 10 000 kocsit helyreállítani, de 7904 kocsit így is elkészült.

A közlekedés vérkeringésének megindulásához hozzájárult a hidak újjáépítése is. Itt is vállvetve dolgoztak a vasút dolgozói és a gyárak munkásai. Már 1946-ban átadták a Berettyó-hidakat, a dombóvári Kapos-hidat és a tiszafüredi vasúti híd szerkezetét. A Ganz-gyár hídkiemelő darukat gyár-

⁷ Párttörténeti Intézet Archívuma 2/5—II. (VI. o.) Kommunista vasutas és postás pártszervezetek titkári értekezlete beszámolója.

⁸ SZOT Levéltár. Nehézipari titkárság. 1945.

tott, Budapest kommunista munkásai rohambrigádokat küldtek a hídépítéshez. Mindezt rendkívül mostoha körülmények között végezték a munkások. Hogy élelmezésüket, ruhájukat biztosítsák, a Szakszervezeti Tanács Budapest és az ország népéhez fordult: adományaikkal siessenek a hídépítő munkások segítségére.

A közlekedés zavartalan folytatásához energiára, vagyis szénre volt szükség. Az országban 1945-ben rendkívül nagy volt a szénhiány, ezért a MÁV — mivel szénkészletei rendkívül lecsökkentek — különleges ellátásban részesült. A Gáz- és Elektromos Művek ellátásán kívül minden szénszállítmányt a vasút kapott.⁹

Az önfeláldozó munkának hamarosan meglett az eredménye: 1946 végéig a nyílt vonalak összes vágányhosszának 89,3%-át helyreállították. A kocsipark alacsony volumene mellett is 1946 nyarán a vasút kapacitása már elérte a háború előtti színvonal felét, az utasforgalom pedig meghaladta az utolsó békeévek szintjét. A vasutak szállításai 1947 végére már túlszárnyalták az 1937—1938-as évek teljesítményeit (lásd az 5. táblázatot).

A magyar bányászok széncsatájának eredményeként 1946-ban napi 2000 vagon volt a teljesítmény, így megszűntek a közlekedési korlátozások is.

A magyar vasutasok példás magatartását a helyreállítás munkáiban a kormány erkölcsileg és anyagilag is elismerte: 1947 végéig 10 000 vasutas részesült jutalomban, elismerésben.

A vasutasok helytállásának fényes bizonyítéka, hogy az 1946-os első országos vasútüzemi értekezlet már az őszi csúcsg forgalom biztosításáról, a kocsiforduló 14 napról 7 napra történő csökkentéséről tárgyalhatott, sőt az 1947-es második országos vasútüzemi értekezlet a kocsiforduló idejét már 5 napban szabta meg.

A hosszas, 26 évi, szervezkedési tilalom után már 1945-ben megalakult a Magyar Vasutasok és Hajósok Szabad Szak-

⁹ Az MNB gazdasági helyzetjelentése a bankkezelőség részére. 1946. december 15.

szervezete, az iparági szervezkedést 1948-ban mondta ki a szakszervezetek XVII. kongresszusa. A Vasutasok Szakszervezete 1951 óta működik csak a vasutat átfogó, önálló szervezetként.

Eltörölték a vasúti dolgozók A, B, C táblázatbeli különbségeit. A munkásokat is kinevezték, ami olyan jogokat biztosított számukra, amit régen csak a vasutasok szűk köre élvezett.

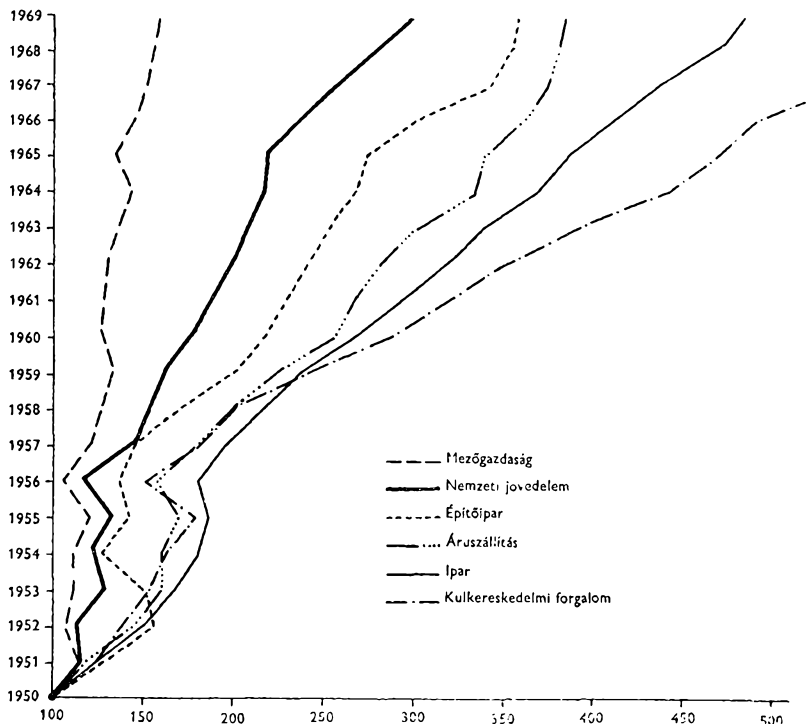
A csepeli dolgozók 1948-ban a hároméves terv két és fél év alatti befejezésére hirdetett szocialista munkaverseny mozgalmához a vasutasok tízezrei csatlakoztak, akik közül sokan megkapták eredményes munkájukért az élmunkás, a kiváló dolgozó, a kiváló munkáért érdemérem kitüntetések. A verseny feladatai óriásiak voltak: az 1938-as teljesítménynél 60⁰/₀-kal többet kellett nyújtani, 40⁰/₀-kal kevesebb szállítási eszközzel, és állandósítani a 4,5 napos kocsifordulót. A munkaverseny során megalakultak az első brigádok, amelyekbe kezdetben csak a jól dolgozókat vették be, akik eredményes tapasztalatcsere és munkamódszer-átadási tevékenységet végeztek. Az első hároméves tervet a magyar munkások két és fél év alatt teljesítették! A vasút területén az üzembe helyezett vontatójárművek száma már 1948-ban meghaladta az 1937-es év vontatójármű-parkjának nagyságát.¹⁰ A MÁV 742,8 millió forint beruházási keretet használt fel az első hároméves terv folyamán.

A VASÚT A SZOCIALISTA GAZDASÁG VISZONYAI KÖZÖTT

Az 1950-es évektől lehetővé vált már a vasút népgazdasági szerepének, teljesítményeinek rendszeres értékelése. Így ettől az időszaktól már többé-kevésbé megbízható statisztikai adatokkal rendelkezünk.

¹⁰ Lásd Magyar Ipar, 1947. július 16. — A kiemelkedő sikereket az is lehetővé tette, hogy a vasút az újjáépítési munkába bevonhatta a magántulajdonban levő gyárakat (pl. Orenstein és Koppel; Roessemann és Harmatta; Oetl és Magyar Vegyipari Gépgyár Rt.), sőt kisiparosokat is.

**A nemzeti jövedelem népgazdasági ágankénti
fejlődése (index 1950 = 100%)**



2. ábra

A vasút népgazdasági szerepe és fejlődése jól érzékelhető — az áruszállítások indexének a nemzeti jövedelemmel, az ipar, az építőipar és a mezőgazdasági termelés trendjével történő összehasonlításából — a 2. ábrán.¹¹

A közhasználatú közlekedés növekedési üteme 1950—1957 között meghaladta a nemzeti jövedelem növekedési ütemét.

¹¹ Bár a statisztika a közlekedés egésze áruszállítási trendjét jelzi, nem követünk el hibát, mivel az áruszállítás döntő részét a vasút bonyolította és bonyolítja le még ma is; részesedése 1970-ben az összes áruszállításban 70%.

Az ipari termelés fejlődése ennél gyorsabb ütemet mutat. Ez azt jelzi, hogy megsokszorozódtak a gazdaság belső és külső árukapcsolatai, de visszatükrözi azt a kedvezőtlen jelenséget is, hogy a közlekedés fejlődése elmaradt az ipari termelés fejlődésétől, vagyis erejét meghaladó terhek hárultak a közlekedésre, főképpen a vasutakra.

Az 1956-os ellenforradalom utáni második hároméves terv időszakában fokozódtak a közlekedés teljesítményei, mivel a gazdaság kisebb helyreállítási korszakot élt át és a külkapcsolatok erőteljesen megélénkültek. Az 1960—1964-es évek között azonban — részben a gazdasági mechanizmus rendszerében mutatkozó ellentmondások, részben a közlekedés technikai fejlődésének most már egyre élesebben mutatkozó elmaradása miatt — megkezdődött a teljesítmények visszaesése. A vasút műszaki rekonstrukciója ugyan 1963—1964-ben megkezdődött, de ekkor még hatása nem érződött megfelelően. A legutóbbi években a gazdasági reform ösztönző hatására növekedett a közlekedés teljesítménye.

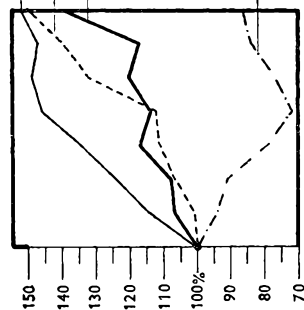
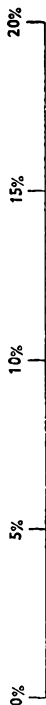
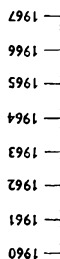
Az áruszállítási teljesítmények és a nemzeti jövedelem összehasonlításának mutatói ma már — és főleg a jövőben — nem fejezik ki megfelelően a közlekedés, a vasúti teljesítmény fejlődését. Az áruszállítási teljesítmények vasúti mutatói nem nőnek már olyan mértékben, mint a nemzeti jövedelem. Ez egyrészt az új áruszállítási formák — például csővezetékrendszerek — belépésének, másrészt az áruszállítás belső szerkezete átalakulásának következménye. A belső szerkezet átalakítását segíti a közlekedési koncepció körzetesítési programja és a belföldi szállítás részben közútra történő terelése.

A nemzeti jövedelemhez viszonyított áruszállítási teljesítményeink nemzetközileg is kiemelkedő alakulásában — a már említett tényezők mellett — szerepe van az ipar területi elhelyezkedésében mutatkozó egyenlőtlenségeknek is. Az ipar szervezésében még meglevő ellentmondások is közrejátszottak abban, hogy az áruszállítások nem mindig racionálisak és így nem mindig gazdaságosak. Ezt jelzik a vasúti kocsik kihasználtságának mutatói is. A kocsifordulók ideje nem csökken, az üresfutások magas aránya lényegében stag-

Közlekedési és hírközlési beruházások

arányváltozása: 1960 = 100%

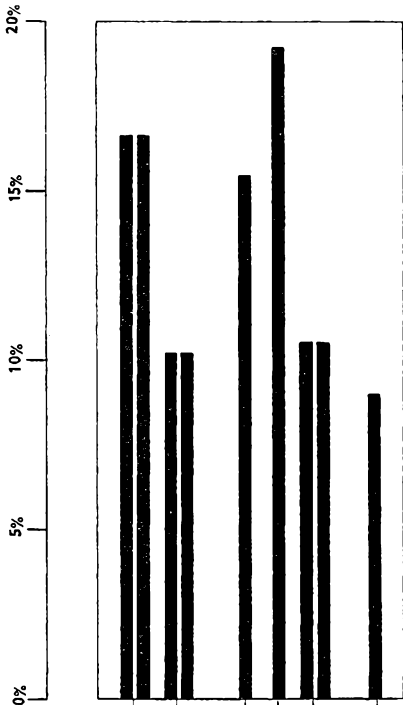
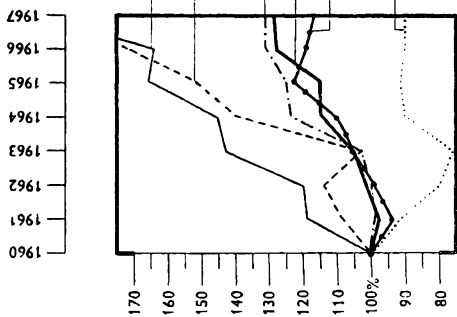
részeseése az összes népgazdasági beruházásokkal 1966—67-ben



3. ábra
Az Európai Közös Piac országai

arányváltozása: 1960 = 100%

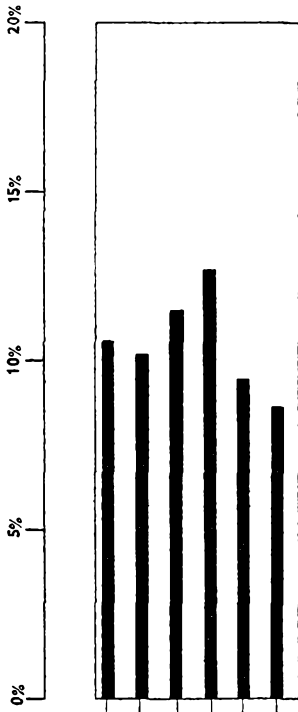
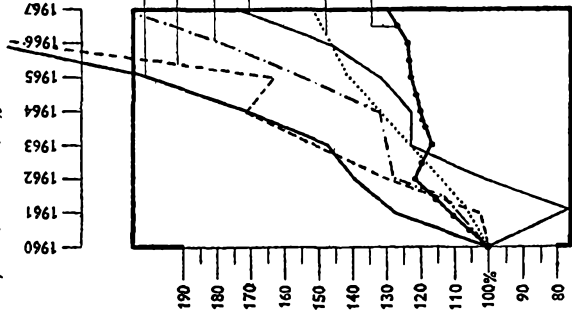
részeseése az összes népgazdasági beruházásokkal 1966—67-ben



3. ábra folytatása
Egyéb nyugat-európai országok

arányváltozása: 1960 = 100%

részesedése az összes népgazdasági beruházásokkal 1966—67-ben



3. ábra folytatása

Európai szocialista országok

nál, és nem emelkedik megfelelően a kocsik hasznos terhelése sem (lásd a 6. táblázatot).

A magyar vasút személyszállítási tevékenysége is jelentős, a teljesítmények általában meghaladják mind a tőkés-, mind a szocialista országok teljesítményeit. Ez, különösen az 1950-es években, összefüggött a lakosság nagymérvű területi mozgásával. Ekkor alakult ki a munkahelyüktől távol lakók magas aránya. De még ma is sok az ingázó, a távolsági forgalomban részt vevő.

A vasúti közlekedésre fordított beruházások 1960-ig igen csekélyek voltak. Az első hároméves terv időszakában a vasút helyreállítása lezárult, ami tulajdonképpen a korábbi műszaki színvonal konzerválását jelentette. A vasút lényegében ezzel az eszközállománnyal folytatta munkáját egészen 1960-ig. A népgazdaság beruházásaiból 1950—1967 között a közlekedés — beleértve az úthálózat korszerűsítésére fordított központi keretet is — 12⁰/₀-kal részesedett. A szocialista szektor beruházásaiból 1960—1970 között a közlekedés és hírközlés beruházásai 14⁰/₀-ot képviseltek, ennek 50—60⁰/₀-át a vasút használta fel. A legmagasabb részesedési arányt, 63,2⁰/₀-ot, 1965-ben érték el, mert a vasút ekkor már olyan kapacitáshiánnyal küzdött, ami nemcsak a vasutat, hanem a népgazdaságot is nehéz helyzetbe hozta. (A beruházási tevékenység megítélését és nemzetközi összehasonlítását segíti a 3. ábra.)

A beruházások a vasút állóeszközeinek állományát gyarapítják. A közlekedés, ezen belül a vasút állóeszköz-igényessége közismerten magas. A népgazdaság termelési rendeltetésű állóeszközeinek közel 30⁰/₀-át a vasút köti le. Az egyes ágazatok állóeszköz-volumenének növekedését összehasonlítva azt tapasztaljuk, hogy amíg például 1960—1966 között az iparban, építőiparban, mezőgazdaságban több mint háromszorosára emelkedett a termelési eszközök állománya, addig a közlekedési állóeszközök állománya ebben az időszakban mindössze 36⁰/₀-kal növekedett. Az állományvolumen növekedésének alacsony rátája miatt azonban a közlekedésben nem nőtt az egy foglalkoztatottra jutó állóeszköz-állományvolumen, holott közben csökkent a foglalkoztatottak abszo-

lút száma is. A vasútnál az állóeszközök kihasználási foka az európai átlagérték másfélszeresét érte el, ami előidézte a fizikai amortizáció gyorsaságát is.¹² A vasúti közlekedés állóeszköz-állományában magas — 60⁰/₀-os nettó érték — az ingatlan értéke; ez a vasút speciális jellegzetessége.

A közlekedés, így a vasút nemzetijövedelem-termelő tevékenységének számbavétele a nettó termelés alapján történik — melléktevékenység nélkül —, ez egyenlő: bruttó termelés, levonva belőle az anyagköltség és a termelőjellegű értékcsökkenés.

A trend vizsgálatánál figyelembe kell vennünk árrendszerünk problémáit is. Termelői áraink közül kizárólag az ipar és építőipar által termelt javak tartalmaztak forgalmi adót, s így az itt létrehozott nemzeti jövedelem jóval nagyobbak tűnt, mint más ágazatokban. A forgalom magas állóeszköz-igényessége miatt a közlekedésben kimutatott nettó termelés nem nőhetett megfelelően; változás csupán 1966—1967-ben történt, elsősorban az árak emelkedése miatt. A nettó termelést 76—77⁰/₀-ban a teherszállítás hozza létre és ennek 50⁰/₀-át képezi a vasúton történő teherszállítás.¹³ A vasúti termelési érték és jövedelmezőség reális számbavételének lehetőségét erősen torzítja a vasútnál a teljesítményi értéknek minősülő árkiegészítés igen magas aránya. Jellemző, hogy termelői árrendszerünk torzulásai miatt az anyag- és bérjellegű költségek igen közel esnek egymáshoz.

A felsoroltakon kívül számba kell vennünk egyéb tényezőket is, amelyek a vasúti személy- és teherszállítás termelési, jövedelmezőségi színvonalát befolyásolják:

— a vasút árrendszere fix, illetve maximált árrendszer, így a fuvarozási kényszer mellett a szabad árszférából átgyűrűző árnövekedést nem lehet sem át-, sem elhárítani;

— magas az állandó költségek részaránya;

¹² Elemzésemben *Benedeczki Jánosné* „A nemzeti jövedelem és tényezői” című könyvét (Közgazdasági és Jogi Kiadó 1968.), továbbá *Mészáros Károly* „A közgazdasági szabályozók hatása a közlekedés és hírközlés munkaügyi gazdálkodására” című (Közlekedéstudományi Szemle, 1970. 8. sz.) tanulmányát használtam fel.

¹³ Közlekedési és Hírközlési Adattár. 1967. KSH 1968.

— az ár alacsony nyereségtartalma (még ma is mélyen a népgazdasági átlag alatt van);

— az idényszerűség, amely erősen befolyásolja a vasút helyzetét.

Az új gazdasági mechanizmusban ezért differenciált szabályozó rendszer érvényesül a vasútnál:

— az amortizáció 100%-ban visszatartható (ennek oka: a rekonstrukció, az eszközigényesség);

— a pályaköltségek mentesülnek az eszközlekötési járulék fizetése alól;

— a nemzetközi tevékenység speciális támogatásban részesül;

— a személyszállítás magas társadalmi preferenciát kap;

— lehetővé vált a bértömeg-gazdálkodás.

A vasút népgazdasági helyzetét nemcsak relatíve, más ágakhoz viszonyítva vizsgálhatjuk, hanem műszaki színvonalának legfontosabb mutatói segítségével is.

A MAGYAR VASUTAK MŰSZAKI SZÍNVONALÁNAK JELLEMZŐI

Vasúthálózatunk gazdasági fejlődésünknek egy korábbi szakaszában alakult ki. Ennek megfelelően a magyar pályaállomány hossza — a háború utáni helyreállítási periódust kivéve, amikor a már létezett, de elpusztult vágányokat építették újra — nem mutat növekedést.

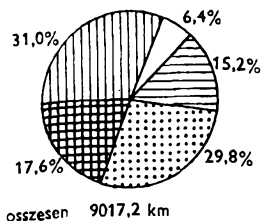
A magyar pályaállomány nagy része normál nyomtávú. A korszerűsítéssel növelték a vágányok teherbírását is, így a tengelynyomás arányai az összhálózaton belül módosultak (lásd a 7. táblázatot és a 4. ábrát).

A pályaállomány teherbírásával kapcsolatban gondot okoz, hogy amíg a fővonalak lényegében magas tengelynyomásúak, a mellékvonalak, a raktári és tolatóvágányok nem. Részben a pályák vegyes jellege az oka a biztosítóberendezések vegyes jellegének. Mindez pedig csökkenti a vasúti forgalom biztonságát és növeli a balesetveszélyt.

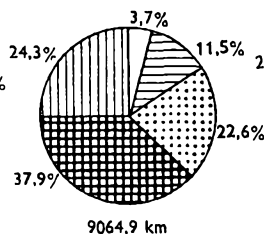
A sínek beépítési éve is tükrözi a műszaki színvonal szint-

Vonali vágányhossz tengelynyomás szerint

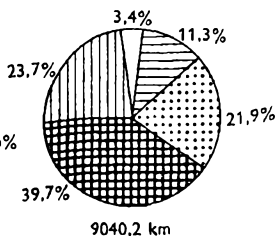
1960.



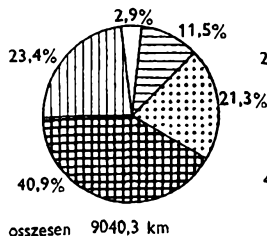
1964.



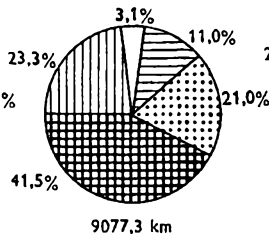
1965.



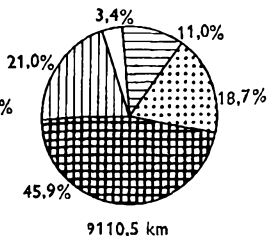
1966.



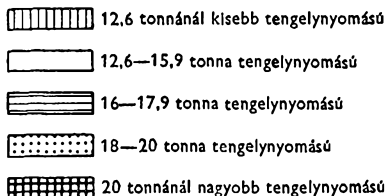
1967.



1969.



JELMAGYARÁZAT



4. ábra

jét. A sínállomány többsége 20—25 évvel korábban épült, több mint ötöd része még 60 évnél is régebbi (lásd a 8. táblázatot).

A pályatestek fontos műszaki jellemzője a felépítményi rendszer állapota.¹⁴ Vasutainkon műszaki előírás, hogy a fővonalakon a felépítmény egységesen 54,3 kg/fm osztott be-

¹⁴ Felépítmény: mindaz, ami az ágyazat alsó síkjától felfelé helyezkedik el (ágyazat: aljak, sínek, kapcsolórendszerek, váltók).

kötéssel készüljön. Ez lehetővé teszi a hegesztett, ún. hézag nélküli pályák kialakítását, ezzel a kapacitás teljes kihasználását mind a vontató-, mind a vontatott járműveknél. Az átalakítás folyamata a tervek szerint 1980-ra fejeződik be.

A vasút megnövekedett építési-fenntartási igénye érdekében egyre fokozódik e munkák gépesítése (lásd a 9. táblázatot). A legmunkaigényesebb és egyben a legnagyobb fizikai igénybevételt jelentő munkákat — mint pl. az aláverés, a rostálás stb. — igyekeznek elsősorban gépesíteni. Az első két (import) aláverőgép 1950-ben jelent meg vasútvonalainkon. Hazai gyártásuk 1957-ben megkezdődött és 1960-ban 9, 1965-ben 24, 1970-ben már 57 db állt rendelkezésre. A rostálógépek hazai gyártása 1962-ben kezdődött és ma már 17 működik.¹⁵

Megfelelően kialakított telepeken korszerűsítették a vágánymezők szerelését, előregyártását. Kezdetben a sínek mozgatása kézi erővel történt, ezt a műveletet ma már darukkal végzik: 13 db darupár és 20 sínmezőszállító szerelvény könnyíti ezt a nehéz testi munkát.¹⁶

A pályaeépítés mellett fejlődött a pályafenntartási munka gépesítése is. Megszervezték a gépesített, mozgó pályafenntartási szakaszokat, amelyek gépekkel ellátva, korszerű módszerekkel végzik a fenntartási munkát. A pályafenntartás gépesítésében jelentős változást jelentett, hogy 1971-ben, importgépek segítségével megkezdtek az egyik legmunkaigényesebb és legfontosabb pályafenntartási munka, a fekszintszabályozás gépesítését. (A fekszintszabályozás a felépítményfenntartási munkák 60%-a.) A beszerzés 1972-re is áthúzódik, ennek keretében Ausztriából 26 db, Svájcban 6 db pályafenntartási nagygépet vásárolunk.¹⁷

Az építési és pályafenntartási nagygépek fejlesztése folyamatos feladat. 1970-ben elkészült a kitérő aláverőgép prototípusa; részben szintező nélkül, részben szintezővel tervezés alatt áll a vágányirányító gép is.

¹⁵ Vasutasok Szakszervezete és KPM Vasúti Főosztály adatai alapján. 1970.

¹⁶ Ugyanott.

¹⁷ A MÁV negyedik öt éves vállalati terve.

A pályafenntartás nagymértékű gépesítését a munkaerőhiány is szükségessé teszi, bár ezzel teljes egészében nem tudják ellensúlyozni.

A gépesítés hatásfokát csökkenti, hogy a vonalon végzett nagy munkáknál használatos gépeknél általában csak a gépmunkaóra 40%-a áll rendelkezésre a rövid vágányzárak, gépátállások és a dolgozók gyakorlatlansága miatt. A létszámproblémák miatt, különösen a kitérő és tároló vágányoknál a pályafenntartás és -építés területén nem alakítható ki modern, szalagrendszerű termelés.

A pályaállományt meghatározza a vasúti *jelző- és biztosítóberendezések helyzete* (lásd a 10. táblázatot). Ezek egységes rendszere igen nagy mértékben hozzájárul a biztonságos és korszerű vasúti közlekedés kialakításához.

A jelzőberendezésekhez csatlakozik — ezzel integratív egészet alkotva — a biztosítóberendezések rendszere. Fejlesztésük 1964—1965-től kezdődött meg. Számos nagy állomáson már korszerű, jelfogófüggéses, fényjelzős, vágányfoglaltságot ellenőrző, villamosváltó-állítású biztosítóberendezés üzemel. Az itt végbement technikai fejlődés ellentmondásosságát jelzi, hogy egy adott vonalszakaszon együtt is funkcionálnak elavult és modern típusok. Legnagyobb vasúti csomópontjaink a legváltozatosabb jellegű berendezésekkel üzemelnek.

A kézi beállítású biztosítóberendezéseknél döntő az ember szerepe. A téves állítású biztosítóberendezés súlyos balesetet okozhat. Mivel a vonatsűrűség igen megnőtt — a vonatok egy-egy nagyobb állomáson 3—5 percenként közlekednek — és a kézi állítású biztosítórendszer beállítása átlag 6 percet vesz igénybe, a vonatjelentő-őri térközbiztosítás emberre alapozott jellege nem megfelelő, balesetveszélyes. A vonóvezeték vágányutas biztosítóberendezések sem megfelelőek. Bár ezt nem közvetlenül a helyszínen kell kezelni, mégis mivel a hálózat képe egy ember fejében jelenik meg, gyakran előfordulhat hibás állítás. Ez az intenzív munka ugyanakkor 12, néha 24 órás szolgálattal párosul, ami rendkívül igénybe veszi a dolgozókat.

A svájci INTEGRA cégtől vásárolt automata rendszer biz-

tonságosabb (a szovjet vasútvonalakon is sikeresen használják). De a tapasztalat azt mutatja, hogy még ezzel sem oldottuk meg a biztonságos közlekedést. Nem elég csupán a korszerű rendszert felszerelni, hanem biztosítani kell mind a technikai, mind az emberi feltételeit. Mivel a vágányok szigetelése, ágyazatának tisztán tartása nem mindenhol megfelelő, emiatt gyakran fordulnak elő szigetelési zavarok, így kérdésessé válik az INTEGRA-rendszer használhatósága is. Ugyanakkor ez az automatarendszer is közvetlenül az embertől kapja az utasításokat, ami a figyelem magas fokú koncentrációját, az új technika ismeretét követeli meg. Végül az automatika még nem teljes, mivel a rendszer mellől hiányoznak az önműködő vonatmegállító berendezések. A negyedik ötéves terv végére a törzshálózat mintegy 50—60%-án lesznek korszerű állomási és vonali biztosítóberendezések.

A vasútüzemi technika fejlettségének jelzője a vonatok összeállításának, tolatásának technológiája. A vasút a negyedik ötéves terv időszakában tovább folytatja az 1960-as évek közepén megkezdett rekonstrukciót és műszaki fejlesztést. A vonalvágány hosszának mintegy 61,5%-án 20 tonnára, illetve ennél magasabb mértékűre emelik a tengelynyomást, s ezzel párhuzamosan növelik a korszerű biztosítóberendezésekkel való ellátottságot. Így a 80—120 km/óra sebességre engedélyezett vonalvágány kilométer az összhálózat arányában 52,1%-ra emelkedik.¹⁸

A magyar vasutakon 1960-tól kezdődött meg a *vontatópark* korszerűsítése, az elektromos és Diesel-mozdonyok nagyobb mérvű alkalmazása. A fejlődést a pályaállomány fejlődéséhez viszonyítva, de abszolúte is gyorsnak tekinthetjük (lásd a 11. táblázatot).

A vontatási teljesítmények megoszlása és fejlődése nem mutat azonos képet az üzemi teljesítmények megoszlásával. A rendelkezésünkre álló, 1969. évi adatok szerint a személy- és tehervonati elegytonna-kilométer összesített aránya 30—70% volt. Ezen belül a gőzvontatás elegytonna-kilométer aránya 40—60%-ot, a villamos vontatás 27—73%-ot képviselt,

¹⁸ Ugyanott.

míg a Diesel-vontatás elegytonna-kilométer aránya 30—79%-kal megfelelt az összesített arányoknak.¹⁹

A vonalvillamosítási terv megvalósítása nagyobb számú villamos mozdony beszerzését tette szükségessé: 1957-ben a MÁVAG 600 LE-s, M. 44 tolatási mozdonyai álltak üzembe. A Ward—Leonard rendszerű mozdony két (V. 41) prototípusa 1959-ben elkészült. A Wilhelm Pieck gyár tolatómozdonya M. 28 megjelöléssel került üzembe.

A hazai gyártmányú Diesel-mozdonyokkal az első időben különböző nehézségek voltak. Aránytalanul magas volt a javítási szükséglet, a jótállási javítások rendkívül elhúzódtak, és a forgalom növekedése a nagyobb teljesítményű mozdonyok üzembe helyezését követelte. Ezért külföldről kellett mozdonyokat beszerezni: elsőként 2 db (V. 43) 3000 LE-s szilícium-egyenirányítós villamos mozdonyt. Egyidejűleg az állam megvásárolta e mozdonyok gyártási jogát is. Emellett az 1960-as években a svéd NOHAB cégtől 20 db 1500 LE-s, a Szovjetunióból pedig 2000 LE-s M. 62 Diesel-mozdonyt szereztünk be. Hazai gyártásban elkészült és üzemeltetésre került az 1000 LE-s, M. 40 tolató és vontató szolgálatra egyaránt alkalmas DVM, valamint a 750 LE-s M. 46 mellékvonali szolgálatra tervezett hidraulikus Diesel-mozdony (lásd a 12. táblázatot). Kialakult a 6 részes motorvonat prototípusa. Beszerzés alatt van a Szovjetunióból az M. 63, illetve gyártják a 2700 LE-s hazai Diesel-mozdony prototípusát. 1960 óta 300 új villamos, illetve Diesel-mozdonyt szereztünk be.²⁰

Napjainkban az elegytovábbítás döntő többsége Diesel- és korszerű villamos mozdonyokkal történik. A negyedik ötéves terv végére a korszerű Diesel- és villamosvontatás aránya 90—95%-os, a tolatási munka dieselesítése pedig 75%-os.

Fontos, hogy a vontatójárművek milyen kocsiparkot moz-

¹⁹ MSZMP Központi Bizottsága Társadalomtudományi Intézete számításai, a Közlekedési és Hírközlési Adattár, 1969. 35. old. (KSH 1970.) A szállítás és hírközlés összefoglaló adatai. 28. old. (KSH 1971.) adatai alapján.

²⁰ Vasutasok Szakszervezete adatai alapján, 1970.

gatnak. A vasút teherkocsiparkjának 30⁰/₀-át 1960 után helyezték üzembe. A teherkocsi-állomány 53,7⁰/₀-a univerzális nyitott kocsi, 29,5⁰/₀-a univerzális fedett kocsi, 10,4⁰/₀-a különleges tartály- és hűtőkocsi. Az áruszállító kocsitípusok arányának nagymértékű változása nem várható, mivel nem változik az anyagszállítási szükséglet sem. A tartály- és hűtőkocsik aránya megfelel a fejlett tőkésországokban meglevő arányoknak, de nagyrészt cserére szorulnak, mivel állaguk korszerűtlen. Személykocsiparkunkban 1969-ben a favázás állag még 47⁰/₀ volt, a négytengelyes kocsik aránya pedig 50⁰/₀.²¹ A személykocsipark 50⁰/₀-a 1970-re kicserélődött. Gondot okoz a kocsipark rekonstrukciója, amelyet sem az ipar termeléséből, sem import útján nem tudunk megfelelően biztosítani. A forgalom biztonságát zavarja, hogy a legkülönbözőbb elegyrendezések fordulnak elő.

Az újonnan beszerzett személy- és teherkocsik korszerűek. A személykocsik kivétel nélkül négytengelyesek, a teherkocsik általában nagy raksúlyúak, görgőcsapágyazásúak. A legújabb teherkocsik megfelelnek az UIC szabványainak is, és alvázuk már úgy készült, hogy arra az európai normál nyomtávú vasutak részére tervezett önműködő vonó- és ütközőkészülékek nagyobb alakítás nélkül felszerelhetők. A készülékekkel jelenleg kísérleteket végeznek, bevezetésük jelentősen csökkenteni fogja a tolatási, kocsirendezői munkáknál a baleseti veszélyt.

A negyedik ötéves terv időszakában beszerzendő új teherkocsiparkban a négytengelyes kocsik aránya 42⁰/₀-ra emelkedik. A személykocsiparkból pedig kiselejtezhetik az összes favázás kocsikat.

A vontatási telepeken az épületekben és a berendezésekben keletkezett károkat megszüntették, sőt a telepeket korszerűsítették. Az új és a korszerűsített épületek, tágasak, világosak, csökkent a korábbi zsúfoltság. Új gépekkel, berendezésekkel, szállítóeszközökkel könnyítették a nehéz fizikai munka végzését, javították a munkakörülményeket. Teljesen megszűnt a mozdonyfordító korongok kézi hajtása. A dieselesítéssel együtt villamos meghajtásúvá alakították át a súly-

²¹ KPM Vasúti Főosztály adatai alapján, 1970.

lyesztő berendezéseket is. A mozdony- és kocsijavító műhelyeket fokozatosan 40 és 60 tonnás járműemelő csoportokkal látták el. A Diesel- és villamos vontatójárművek fődarabjainak kiemelésére 15 tonnás bakdarut szereztek be. A dieseleltetés bevezetésével gázolajtárolókat építettek, bár az előrehaladás ezen a téren igen lassú.²²

A fejlődés ellenére számos helyen (Hatvan, Szeged, Békéscsaba stb.) nem kielégítő a mozdonyszínek, a műhelyek állapota. A meglevő épületek fenntartása komoly gondot okoz. Egyes kocsijavító műhelyekben a vontatási telepekhez képest elmaradtak a munkakörülmények. Egyes segédműhelyrészek rozoga, régi kocsiszekrényekben vannak elhelyezve, és a munkák többségét kedvezőtlen időjárás esetén is szabadban végzik. Segíteni fog a helyzeten, hogy a következő időszakban megkezdődik a vontatási telepek körzetesítése: vontatási rendszer és járműtípus szerint specializált 9 nagy körzeti telepet alakítanak ki, és 15 kisebb telep főképpen üzemi feladatokat fog ellátni.

A járművek fenntartását jelenleg nyolc olyan *járműjavító üzemben* végzik, amelyek közül hat a múlt században létesült, amikor az ország vasúti közlekedése több magánvállalat kezében volt. Ez a körülmény befolyásolta a járműjavító üzemek telepítését, ezért ma a területi megoszlásuk sem egyenletes.

A háborús károk nagy részét 1949 végéig mindenütt megszüntették, és a szervezett munkáltatási rendre tértek át. Mivel az üzemek berendezései a régmúltban alkalmazott járművekhez és technológiákhoz készültek, szükségszerűvé vált korszerűsítésük. Ennek különös jelentőséget ad, hogy egybeesik a vasútüzem teljes rekonstrukciójával.

A MÁV-nak — járműállaga mennyiségének és minőségének 1960 óta történt változásai következtében — az üzemeknél átszervezéseket, korszerűsítéseket kellett végrehajtania. Erre évenként számottevő összeget fordítottak. Jelentősebb beruházások: Északi Főműhely Diesel-mozdonyjavító műhely, debreceni kocsiosztály, székesfehérvári kocsiosztály,

²² Vasutasok Szakszervezete adatai, 1970.

szombathelyi Diesel-mozdonyjavító műhely építése. Mindez nagyban hozzájárult a munkakörülmények javításához is.

Az 1960—1967-es évek között közel 300 millió forint értékben — belföldi és importbeszerzések révén — sok tekintetben helyi kezdeményezésre, a gépek, berendezések nagyfokú cseréjét valósították meg. A minőségi változást a korszerű Diesel- és villamos mozdony, a nagyobb raksúlyú teher- és a négytengelyes személykocsik javítása előfeltételeinek, a termelékenység emelésének biztosítása, a nehéz fizikai munka csökkentése indokolta. Megkezdődött a járműjavító üzemek profiljának kialakítása; a szombathelyi üzemben megszüntették a gőzmozdonyjavítást, és áttértek a Diesel-mozdonyok javítására; ezzel kialakult a vasút második nagy Diesel-mozdonyjavító bázisa. A járműjavító üzemek tevékenységében fontos változást jelentett, hogy 1968. január elsejétől a MÁV-on belül szervezett önálló elszámolási egységként végzik feladatukat. A vasút negyedik ötéves tervében az egyik legnagyobb összeggel a járműjavítás fejlesztése szerepel.

Az áruszállítás növekedésével már tanulmányom elején foglalkoztam. A szállított árutípusok megoszlása népgazdaságunk igényeinek, ipartelepítésünk helyzetének alakulását mutatja. A MÁV által szállított áruk döntő többsége: energiahordozók, építőipari anyagok és mezőgazdasági termékek, amelyeknek szállítása különböző csúcsidőkben bonyolódik le. Az ún. fedettkocsis áruk: a cement, a mész, a kenyér- és a takarmánygabona, a tengeri, a burgonya, a műtrágya, a különféle őrlmények és a cukor. A nyitottkocsis áruk: a szén, a koks, az érc, a bauxit, a vas, az acél, a kő, a kavics, a cementgyártmányok, a téglák, a cserép, a föld, a homok, a salak, a tűzifa, a szerfa.

A MÁV-nál 1950-től kezdve — elsősorban a záhonyi átrakóforgalom meggyorsítása érdekében — foglalkoztak a rakodás gépesítésével. (Egyes nagy teheráru-átrakó állomások, mint pl. Záhony, évi 14 millió tonna átrakási teljesítményt mutatnak fel.) A helyzet azonban korántsem kielégítő, holott az egyre fokozódó rakodómunkás-hiány a fejlesztés gyorsítását követeli. Napjainkban számos autósdaru, lánctalpas for-

gókotró, gépi emelővillás targonca, villamosgéplapát, szállítószalag segíti a rakodást. De a vasút saját hatáskörében szállított árumennyiség mozgatásában még csekély a gépi rakodás aránya.²³

A rakodás gépesítésének fokozását gátolja — és a balesetveszélyt növeli —, hogy a rakodóterületek, a raktárak nagy része korszerűtlen, szűk, nincsenek biztonságos közlekedési utak. A vasúti áruraktárak beépített területe 1969-ben 179 200 m² volt.²⁴

Hazánk legjelentősebb teherforgalmi csomópontja Záhony, ezért fejlődéséről érdemes külön is szólni. A Szovjetunióval folytatott árucserénk külkereskedelmünk legnagyobb volumenű és legváltozatosabb struktúrájú része. A kezdetben mindössze 4 vágányos állomás műszaki és forgalmi felkészültsége igen alacsony volt. Az első jelentős változás volt a széles nyomközű (1524 mm) vonal kialakítása, amely 1949 májusában érte el Záhonyt. (A mai értelemben vett átrakási tevékenység lényegében ettől az időponttól számítható.) Az import- és tranzit-áruforgalom rendkívül gyorsan nőtt: 1949-ben 800 000 tonna, 1955-ben 1 800 000 tonna volt, 1975-ben pedig 15 millió tonna körül várható.²⁵ A belépő áruk összetétele egyre változatosabb: a vasérc, a koks, a szén stb. tömegáru mellett megjelentek a speciális berendezést, kezelést igénylő áruk, a vegyi anyagok, az olaj, a fa stb. is. Az üzem nagyságát jelzi a napi 2000 darabon felüli kocsiszükséglet is.

A forgalom ugrásszerű emelkedése az állomás nagyarányú fejlesztését sürgette. Ma a szovjet féllel egyetértésben folyamatban van a fejlesztés, amelyet — optimális földrajzi és geometriai lehetőségét is figyelembe véve — három ütemben valósítunk meg. A fejlesztés első és második ütemén túljutottunk.

Az első ütem keretében a szükséges fogadási és részben átrakási kapacitást, továbbá az egyre nagyobb arányú fejlesztés előfeltételeit kellett megteremtünk.

²³ 1963: 8,4%; 1967: 8,8%; 1969: 11,4%. — Vasutasok Szakszervezete adatai alapján, 1970.

²⁴ Közlekedési és Hírközlési Adattár, 1969. KSH 1971. 37. old.

²⁵ KPM Vasúti Főosztály adatai alapján, 1970.

A második ütem célja volt a forgalmi kapacitás biztosítása. Ezért létre kellett hozni egy újabb vasúti összeköttetést a Szovjetunió és Magyarország között. Új Tisza-híd épült, egy-egy széles és normál nyomközű modern rendezőpályaudvar: bővült ismét a széles nyomközű vasútvonal hossza.

A harmadik ütemben a nagymérvű gépesítésen, az átrakó udvarok és rendezők bővítésén túl már lakások, óvoda és bölcsőde, üzemorvosi rendelő, munkásszálló és egyéb szociális létesítmények is elkészültek, illetve folyamatosan épülnek.

KÖZLEKEDÉSPOLITIKAI KONCEPCIÓ

A vasút fejlődését több periódusra oszthatjuk. Az első szakasz, amely a vasutak kialakulásával kezdődik, a vasút közlekedési monopóliumának megvalósulásával jellemezhető. A világ újrafelosztásáért folytatott harc és az emiatt kitörő első világháború tovább gyorsítja a vasúti szállítás, a közlekedés fejlődését. Ez a háborút követő helyreállítási periódusban tovább folytatódik. Azonban az 1929—1933-as nagy világgazdasági válság új helyzetet teremtett a vasút szempontjából is. A vasút kezdi elveszíteni monopolhelyzetét, előretör a közúti, a vízi és a légi közlekedés. Ekkor megkísérlik a fuvarozási feladatok koordinálását a közlekedés különböző típusai között, és megpróbálják megszüntetni a vasúti közlekedés már kialakult deficitjét. A második világháborút egy helyreállítási periódus követi, de már ezekben az években is emelkedik a szállítás volumene, új tömegközlekedési eszközök jelennek meg. A közúti szállítás egyre fontosabbá válik.

A közlekedés fejlődésének változásai motiválják az állam közlekedéspolitikai céljainak, eszközeinek alakulását is. A közlekedés polgári szakemberei szerint, a közlekedéspolitika „a következő állami tevékenységeken keresztül hat: az adó-, a vám- és a tarifapolitika közlekedési vonatkozásai, technikai rendszabályok kiadása, jogalkotói tevékenységek és honvédelmi szempontok érvényesítése.”²⁶

²⁶ *Fellner Frigyes: Közlekedéspolitika. (Tankönyv.)*

A monopolkapitalizmus első szakaszában a közlekedéspolitika az állami vasútpolitika volt. A vasút monopolhelyzete miatt ekkor alakult ki a fuvarozási kényszer elve, az előírt díjazások alkalmazásának kötelezettsége, a fuvaroztatók közötti megkülönböztetések tilalma, a díjszabások és menetrendek kihirdetésének kötelezettsége. A vasút közszolgálati jellegének hangsúlyozása háttérbe szorította a vasúti közlekedés, szállítás gazdaságosságát. A harmincas éveket követően tovább erősödött a protekcionizmus a vasúti szállítás, közlekedés terén, finanszírozni kellett a vasutak krónikussá vált deficitjét. A XX. század ötvenes éveiben új tendenciák váltak döntővé a tőkésállamok gazdaságpolitikájában. A termelőerők fejlődése felgyorsult. Ekkor már a közlekedés teljes komplexitásában a nemzetgazdaság teljesen önálló ágává vált. A közúti közlekedés forradalmasodásával egyre inkább felismerték, hogy a közlekedés komplex egész, ezért az egyes közlekedési típusok fejlesztése nem elegendő, hanem koordinált, összhangot biztosító fejlesztési politikát kell folytatni: hosszú távú prognosztikus közlekedésfejlesztési tervre van szükség, amelyben a közlekedést a nemzetközi integráció szerves részeként és eszközként kell kezelni.

Ha a vasút szempontjából vizsgáljuk meg a helyzetet, akkor általános jellemzőként megállapíthatjuk, hogy a vasutat változatlanul — alapvető társadalmi érdekből — fennmaradó és fejlesztendő ágazatnak kell tekinteni. A fejlett tőkésországokban a vasutak megítélésénél egyre inkább előtérbe kerül a liberalizálás, vannak olyan országok, amelyek már eltörölték a vasút klasszikus fuvarozási kényszerét, mint például Svédország, Hollandia. Más országok — ez a többség — különböző gazdasági szabályozók segítségével: árak, díjszabások, infrastrukturális költségek arányos felosztása stb., igyekeznek kialakítani a közlekedés megfelelő struktúráját. A liberalizációs törekvésekben meglevő különbségek okai az eltérő gazdaságföldrajzi viszonyokban keresendők, például a földrajzi fekvés miatt jelentős a tranzitforgalom, a meglevő közlekedési rendszer adottságai, az ipari struktúra fejlettségbeli különbségei. A fejlett tőkésországok racionalizálási törekvéseiben jelentős a gazdaságtalan mellékvonalak meg-

szüntetése, a közlekedési csomópontok, körzetek kialakítása, a gördülőállomány teljes korszerűsítése. Példa erre a freight-leiner-rendszer bevezetése Angliában, a vasutas dolgozók létszámának jelentős csökkentése, a vasút szervezeti rendszerének hatékonyabbá tétele.

A szocialista tervgazdálkodásnak és gazdaságpolitikának szerves része a közlekedéspolitika, amely magában foglalja az egész ország közlekedésének — a politikai célkitűzéseknek megfelelő, a tudományos eredményekre támaszkodó — felsőbb szintű irányítását, és biztosítania kell a közlekedés arányos fejlesztését, a társadalom, a népgazdaság mindenkori célkitűzései, szükségletei hatékonyabb kielégítését.²⁷ A szocialista országokban a vasutak részesedése a forgalomból általában magasabb, mint a fejlett tőkésországokban.

A szocialista országokban zajló iparosítás intenzívebbé tette a vasút munkáját, és megnövelte feladatait. A szállítások 90%-a 1945 után vasúton történt. Az egy főre jutó nemzeti jövedelemhez kapcsolódó áruszállítási teljesítmény jóval magasabb volt, mint a fejlett tőkésországokban. A fokozottabb terhelés természetesen sokkal jobban igénybe vette a vasút műszaki állagát is.

Magyarországon az 1960-as évekig a vasút műszaki átalakítása, rekonstrukciója igen lassú volt, az ellentmondások kiéleződtek, ezért gyors intenzív fejlesztés vált szükségessé. Már 1958-ban, majd 1965-ben az MSZMP Politikai Bizottsága határozatot hozott a közlekedéssel kapcsolatban, amely egyértelműen rögzítette, hogy a közlekedés fejlesztését összhangba kell hozni a népgazdaság általános fejlesztésével, és azzal lépést kell tartania. A közlekedéspolitikai koncepciót 1968-ban fogadta el az országgyűlés.

Közlekedéspolitikai koncepciónk 12 évben jelöli meg azt az időt, amely alatt behozhatjuk a közlekedés fejlesztése területén a lemaradásunkat, és megvalósíthatjuk a vasút teljes rekonstrukcióját, a vasúti, a közúti szállítás, közlekedés helyes arányát, egymáshoz kapcsolódó koordinatív rendszerének kialakítását.

²⁷ Lásd *Dr. Csanádi György: Közlekedéspolitika.* Budapest 1966.

A közlekedési koncepció²⁸ alapvető célkitűzései a következők:

— a személy- és áruszállítási igények gazdaságos kielégítése, a szolgáltatások minőségi színvonalának emelése, figyelembe véve a honvédelem követelményeit;

— a közlekedési ágak közötti munkamegosztás népgazdasági szempontból hatékony javítása;

— a gazdaságosság növelése, a közlekedés részvételének fokozása az ország fizetési mérlegének javításában, a devizaszerző és devizakímélő tevékenység elősegítésével;

— a munkaerő-gazdálkodási kérdések megoldása.

E célkitűzések megvalósításának fontos eszköze:

— a vasúthálózat felülvizsgálata és az üzem korszerűsítése;

— a vasúti közlekedés fokozott ütemű fejlesztése.

E közlekedéspolitikai koncepció gyakorlatilag ötéves terveinkben realizálódik.

A differenciált minőségi igények, a bővülő nemzetközi kapcsolatok — a mennyiségi igények mérséklődése mellett — szükségessé teszik a közlekedés gyors ütemű fejlődését.

A személyszállítási szolgáltatás bővítése lehetővé teszi az életkörülmények javítását, a dolgozók fokozottabb bekapcsolását a kulturális-gazdasági fejlődésbe. A munkába utazók számára igen fontos az utazási idő és a zsúfoltság csökkentése, a kényelem növelése.

Az áruszállításban az összevont fuvarozási szolgáltatásokat kell kialakítani.²⁹ Az áru- és személyszállításnál figyelembe kell venni a népgazdaságban megvalósuló munkaidő-csökkentés hatását a közlekedés területén. A közlekedési ágak-

²⁸ A közlekedéspolitikai koncepció és a vasúti törvény. Közlekedési Közlöny, 1968. november 29. old. (Különlenyomat.)

²⁹ Az áruszállítás közlekedési ágak közötti távlati megoszlása

Osszes áruszállítási igény
(árutonna-kilométerben = 100)

	1970	1985
vasúti közlekedés	67	42
közúti közlekedés	19	29

Forrás: Turba Sándor: A munkaügyi gazdálkodás és a közlekedés fejlesztése. Közlekedéstudományi Szemle, 1970. augusztus.

nak a szállításon kívül továbbra is el kell látniuk az alaptevékenységet szolgáló építő, fenntartó, javító szolgáltatásokat is.

A vasút nagy teljesítőképességű járműveivel elsősorban a belföldi és nemzetközi nagy távolságú, tömeges utas- és áruszállítások bázisa lesz.

A termelékenység növelése a technikai színvonal emelésével, a tarifapolitika hatékonyabb szabályozó rendszerének kidolgozásával, az üzemi koncentrációval, a kis forgalmú, veszteséges szolgáltató tevékenység megszüntetésével érhető el.

A közlekedési ágakban a végbemenő technikai fejlődés a munkaerőigény jelentős átcsoportosulását fogja eredményezni a közúti közlekedés javára.

A vasút szempontjából ezek az irányelvek az alábbi feladatok megoldását jelentik:

- a vasúti fővonalak kiépítése, nagy tengelynyomású járművek és a nemzetközi megállapodásoknak megfelelő sebességű vonatok közlekedtetése; a mellékvonalak és iparvágányok szükséges mértékű korszerűsítésére; a hálózat kiegészítése transzverzális és túlterhelt csomópontokat megkerülő vonalakkal, a forgalmi igényeknek megfelelően;

- a korszerű biztosító-, forgalomirányító és vonatbefolyásoló berendezések létesítése; a szintbeli útkeresztezések ellátása megfelelő biztosítóberendezésekkel;

- a nagyobb személyforgalmú állomásokon az utasok kényelmét, biztonságát szolgáló létesítmények (aluljárók, emelt peronok stb.) építése;

- a pályaudvarok és az állomások fejlesztésénél a megfelelő kapcsolat biztosítása a helyi közlekedéssel;

- a hálózat kis forgalmú, gazdaságtalanul üzemelő vonalai forgalmának körzeti állomásokra koncentrálása, a helyi szervekkel egyeztetett ütemterv szerint;

- a rendezőpályaudvarok hálózatának korszerűsítése, műszaki berendezéseinek fejlesztése és automatizálása;

- a vonalvillamosítás és a dieselesítés folytatása, a gőzvontatás mielőbbi megszüntetése;

- a favázás személykocsik gyorsított ütemű selejtezése, a személykocsi-állomány korszerűsítése, bővítése;

— az elavult teherkocsik pótlására, valamint az állomány bővítésére korszerű, nagy teherbírású — részben különleges — teherkocsik beszerzése;

— a járművek felszerelése a balesetveszélyes kocsi-
kapcsolási munkát kiküszöbölő önműködő kapcsolókészülékekkel, a nemzetközi megállapodások figyelembevételével;

— a pályaépítés és fenntartás gépesítése, a javító- és a karbantartó üzemek fejlesztése;

— a korszerű szállítástechnológiai és üzemi módszerek kiterjesztése;

— a vasúti üzem- és ügyvitel korszerűsítése az automa-
tika és a kibernetika széles körű alkalmazásával.

A közlekedéspolitikai koncepcióval kapcsolatban érdemes néhány kérdést kiemelni.

A kis forgalmú vasutak közútra terelése és a vasúti szállít-
ás körzetesítése igen nagy takarékosági lehetőségeket rejt
magában. „Jelenleg az ország 9300 km-es vasúthálózatának
mintegy 20%-án a forgalom igen csekély; a személyszállítás-
ban 3%-a, az áruszállításban pedig mindössze 1,2%-a az
összteljesítménynek. Ennek a mintegy 2000 km-es mellék-
vonalnak kb. a fele keskeny nyomközű vonal és ebből 700
km gazdasági vasút... pálya- és üzemberendezéseik elavul-
tak. A kis teherbírású, 60 évnél idősebb vágányzaton a biz-
tonságos forgalom csak kis sebességgel tartható fenn, a nagy
raksúlyú teherkocsik nem használhatók ki, a jelenlegi kor-
szerű mozdonyok nem közlekedhetnek. A kis forgalom követ-
keztében... ezeken az önköltség... a hálózati átlag 10—20-
szorosát is eléri.”³⁰

A körzetesítési rendszer elősegíti a vasút és a közút közöt-
tiállítás összehangolását, a korszerű rakodó-, raktárberen-
dezésekkel ellátott csomópontok kialakítását. A csomópontok
száma így 30—40%-kal csökken. A vasúti kocsirakományok-
nál viszont a jelenlegi 50%-ról 80—85%-ra nő a gépesített
rakodások aránya. Fejlesztően hat a konténeres szállítás ki-
bontakozása is, mivel a nagy befogadóképességű szállító tar-
tályok áthelyezhetők a vízi, a vasúti és a közúti közlekedés

³⁰ Ugyanott, 34. old.

megfelelő teherbíró képességű eszközeire. Hazánkban is megkezdtek a 20 tonnás raksúlyú acélkonténerek és az ezeket továbbító vasúti és közúti teherkocsik gyártását.³¹ Magyarország alapító tagságot vállalt az Intercontainer elnevezésű nyugati vasutak által létrehozott társaságban. Megkezdődött a szovjet—magyar forgalommal kapcsolatos konténer-átrakóhely létesítése. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium által kidolgozott koncepció szerint a transzkonténeres árufuvarozás során minimálisan szállítandó árumennyiség: 1970-ben 200 000 tonna, 1975-ben 700 000 tonna, 1980-ban 2 000 000 tonna. Modell szerint: 100 km vasút, 10—10 km közúti fuvarozás, 2 átrakás, 5 nap fordulóidővel és 12 tonna átlagos terhelés.

A megfelelő konténerkezelő központok kialakításáig előnyös az önrakó közúti járművek alkalmazása. Az első konténer-terminál a csepeli nemzetközi szabadkikötőben készült el; átalakítják a Budapest-Józsefváros — és még néhány más — pályaudvart. A konténeres szállításnak nemzetközi viszonylatban sincs 2 évnél régebbi múltja. Ez is olyan feladat, amely nemcsak a közlekedési eszközök gyártását érinti, hanem igényt támaszt számos más iparággal szemben is, és szükségessé teszi megfelelő áteresztőképességű, szilárd-ságú, korszerű út építését.³²

A korszerűsítés — távlatilag — a vasútnál foglalkoztatottak létszámának jelentős csökkenését és a közúti közlekedésnél jelentős emelkedését eredményezi.³³

Az országgyűlés által törvényerőre emelt negyedik ötéves terv a közlekedéspolitikai koncepció elveinek részbeni megvalósítására, s a közlekedés fejlesztésére 59,8 milliárd forint beruházást (az új ötéves terv beruházásainak kb. 9,4⁰/₀-át) irányozott elő; ebből a vasút 29,6 milliárd forinttal részesedik.

³¹ Magyar Hajó- és Darugyár Váci Üzemegysége, győri Magyar Vagon- és Gépgyár Rt. és a DVM nyugatnémet cég közös vállalkozása.

³² Lásd *Bajusz Rezső*: Konténerizáció Magyarországon. Közlekedési Közlöny, 1970. 1. sz.

³³ 1968-as bázishoz viszonyítva (tervezett) a vasútnál 23 483 fő csökkenés, a közúti közlekedésnél 53 700 fő növekedés.

Bár a vasút negyedik ötéves tervének részleteit ismertettem, befejezésül összefoglalóan újra felidézem a feladatokat:

„A vasút Diesel- és villamosvontatásának arányát 90—95⁰/₀-ra, a tolatás dieselésítését pedig legalább 75⁰/₀-ra kell növelni. Be kell fejezni a teher- és személyvagonpark rekonstrukcióját. Mintegy 280 km hosszúságú vonalat kell villamosítani. Növekedjék a hálózat automatikus biztosítóberendezésekkel való ellátottsága. 1975-re a törzshálózat közel 50⁰/₀-a, az állomásoknak pedig 75⁰/₀-a korszerű biztosítóberendezésekkel ellátott, a hálózat vágányállománya a hosszának mintegy 60⁰/₀-án a megengedett tengelynyomás legalább 20 tonna legyen.”³⁴

³⁴ A magyar népgazdaság negyedik ötéves terve. Népszabadság, 1970. október 4. (Melléklet.)

A VASUTAS DOLGOZÓK BELSŐ RÉTEGZŐDÉSE A FELSZABADULÁS UTÁN

A vasutas dolgozók kialakulásának magyarországi történetét tanulmányozva nem követhető nyomon a rétegeképző jegek összessége. A korszakról szóló történeti kutatások ugyanis még hézagosak, az objektív adatok, dokumentumok még jórészt feltáratlanok. Így még a vasutas dolgozók munkásrétegei összetételének, helyzetének árnyaltságát sem lehet teljes összefüggésében feltárni. A fő vonásokat azonban igyekeztem számba venni, és így felvázolni azt a hátteret, amely a ma történelmi előzménye volt. Csak így érthető meg a jelen, értékelhetők eredményei és így jutunk el a még ma is létező ellentmondások, problémák gyökereihez.

A vasutas dolgozók társadalmi helyzetét az újjáépítés hősi korszaka után az 1950-es évektől a kibontakozó szocialista forradalom formálta. Az elemzést nehezíti, hogy számos tényező alakulása csak szociológiai vizsgálatok útján közelíthető meg. A vasútnál — mint a népgazdaság többi ágazatában — csak az 1960-as években kezdődtek meg az üzemszociológiai vizsgálatok. Ezért számos következtetést csak a felszabadulás óta a vasútnál dolgozókkal folytatott beszélgetésekből, interjúkból lehetett levonni. Gondot okozott az is, hogy a MÁV-val kapcsolatos nyilvános statisztikai adatszolgáltatás csak az 1960-as években kezdődött meg, a hézagokat — ahol ez lehetséges volt — a KPM Vasúti Főosztályának adatszolgáltatásából egészítettem ki.

A vasutas dolgozók foglalkoztatottsági színvonalának, struktúrájának tisztázásához a munka funkcionális megoszlása alapján csoportosíthatjuk a dolgozókat. A MÁV adatszolgáltatási kötelezettsége alapján a munkás, a forgalmi személyzet, a műszaki és az adminisztratív alkalmazottak megjelölésű funkcionális felosztást használja.¹ A munka ágazati jellegét mutatja a tevékenységcsoportok alábbi megkülönböztetése:

1. *Ipari tevékenységcsoport:*

- a járműjavító üzemek,
- a kitérőgyártó üzemek és
- gépjavító üzemek dolgozói.

2. *Építőipari tevékenységcsoport* (építőipari főnökségek):

- Építési Főnökség,
- Villamos-Felsővezeték Építési Főnökség,
- Távközlési- és Biztosítóberendezési Építési Főnökség,
- MÁV Tervezőintézet dolgozói.

3. *Közlekedési tevékenységcsoport:*

- központi szolgálat: központi hivatalok forgalmi, műszaki, adminisztratív és kisegítő dolgozói,
- külsőszolgálat: forgalmi utazó és nem utazó személyzet, munkások.

4. *Szociális és kulturális tevékenységcsoport:*

- bölcsődék, napközi otthonok, családi és üzemi üdülők,
- a MÁV zenekarának stb. dolgozói.

5. *Tudományos tevékenységcsoport:*

- A Vasúti Tudományos Kutató Intézet munkatársai.

A külszolgálatban foglalkoztatottakat szokásos még *szakszolgálati* típusban is megkülönböztetni: forgalmi vontatási, építési és pályafenntartási, távközlési és biztosítóberendezési, anyagkezelési, kereskedelmi.

Hazánkban a vasút országos méretű üzeme keretében 6 vasútigazgatóság működik: a budapesti, a debreceni, a szegedi, a pécsi, a szombathelyi és a miskolci. Ezek — Budapestet

¹ KSH 188—53/1967. sz. utasítás.

kivéve — azonos arányban foglalkoztatnak munkaerőt. A járműjavító, illetve gyártó üzemek közvetlenül a vezérigazgatóság felügyelete alá tartoznak, mivel a MÁV egésze számára végzik munkájukat.

Hazánk iparának jellegzetessége, hogy erőteljesen Budapesten koncentrálódik. Ezzel szemben a vasútüzem sajátossága, hogy üzemhatárai az ország határaival esnek egybe. Ezért foglalkoztatottainak nagyobb része van Budapesten kívül, mint az iparban. A szállítás keresőinek 25,6%-a található Budapesten, 27,7%-a egyéb városokban, 46,7%-a pedig községekben.²

A vasúti ágazat specifikuma — amint erről már szó volt —, hogy állóeszköz-igényessége magas, de ugyanakkor az eleven munka terhei is magasabbak a népgazdasági átlagnál. A szállítás, hírközlés elevenmunka-terhei 1968-ban 30—31%-osak voltak, míg népgazdasági átlagban ez a mutató 21% volt.³ Ez a tény fontossá teszi az eleven munka hatékonyabb kihasználását, vagyis a jobb üzemszervezést, a magasabb szakképzettségi szint elérését. Ezt az összefüggést felismerve, a vasút 15 év alatt a 3,5%-os teljesítménynövekedést 26 500 fős létszámcsökkentéssel, 23,8%-os termelékenységnövekedéssel kívánja elérni.⁴

A vasútnál a felszabadulástól 1964-ig a foglalkoztatottság színvonala állandóan növekedett (lásd a 13. táblázatot). Az 1950-es évektől kezdve a vasút teljesítményei gyorsan emelkedtek, de mivel ez nem járt együtt a gyors technikai fejlődéssel, így csak az állóeszköz-állomány erőteljes kihasználásával, a foglalkoztatottak számának növelésével volt elérhető. Az 1960-as évek közepén elkezdődött ugyan a vasút technikai fejlődésének felfelé ívelése, azonban ennek elevenmunka-csökkentő hatása nem mutatkozott meg olyan gyorsan.

² 1970. évi népszámlálás. Részletes adatok az 1%-os képviseleti minta alapján. KSH 1971. 178. old.

³ Lásd Mészáros Károly: A közgazdasági szabályozók hatása a közlekedés és hírközlés munkaügyi gazdálkodására. Közlekedéstudományi Szemle, 1970 augusztus.

⁴ Lásd Turba Sándor: A munkaügyi gazdálkodás és a közlekedés fejlesztése. Közlekedéstudományi Szemle, 1970 augusztus.

Ezekben az években a vasutas dolgozók anyagi és szociális helyzete kezdett elmaradni a népgazdasági átlagtól, ezért megkezdődött a dolgozók eláramlása a vasúttól. Ez az alapvető oka az 1960-as évek közepétől a létszámcsökkenésnek. Különösen a forgalmi dolgozók létszámapadása volt gyors. A forgalom területén a technika legmodernebb vívmányai is megjelentek, de mellettük megtalálható a régi elmaradott technika is. Ez az *átmeneti* jelleg — amint erre már utaltam — a forgalmi munkát veszélyessé teszi, amit fokoz, hogy ezt a feladatot több műszakban, bonyolult munkaidő-beosztással kell végezni. Érthető tehát a dolgozók eláramlása. A munka veszélyességét, nehézségeit ellensúlyozó anyagi, szociális intézkedések 1968-ig késtek és megvalósításuk — a régebbi elmaradás miatt — még az 1970-es évek feladata is. Az 1970-es években beérnek ugyan a technikai fejlődés gyümölcsei, de a létszám visszaesése olyan gyors volt, hogy az állóeszköz — eleven munka arányai csak hosszabb távon egyenlítődhettek ki.

A technika fejlesztése távlatokban a vasútnál is a foglalkoztatottság volumenének csökkenését eredményezi, ugyanakkor a működő munkaerő szakképzettségi struktúrájában, összetételében döntő változásoknak kell végbemenniük. A vasutas dolgozók anyagi, szociális helyzetét általánosan javítani kell, amit ugyanakkor speciális differenciálásnak kell kísérnie. A nehéz, balesetveszélyes fizikai munkákat, amelyek a technika fejlődése mellett is megmaradnak, anyagilag, társadalmi presztízsből preferálni kell, ugyanakkor ki kell emelni a technikai fejlődés megkövetelte új, bonyolult szakképzettségű munkafunkciókat is. Csak így érhető el, hogy a vasút a ráháruló feladatokat meg tudja oldani.

A VASÚT MUNKAERŐFORRÁSAI

A vasút munkaerőforrásainak feltárása statisztikai adatok hiánya miatt igen nehéz. E munkában támaszkodhattam az 1949. évi népszámlálásra, amikor az egyes ágazatok dolgozóit az apa foglalkozási viszonya szerint is számba vették, vala-

mint a KPM Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezete által végzett reprezentatív szociológiai felmérésekre. Segítséget nyújtott az elemzéshez az életmód kétlaki jellegét jelző, nem mezőgazdasági foglalkozásúak földtulajdon-statisztikája.

Az 1949-es népszámlálási adatok elemzése rendkívül érdekes a társadalmi mobilitás alakulásában. A szocializmus építésének kezdete 1949. Ugyanakkor a foglalkoztatottak jelentős részének munkás-életútja már a felszabadulás előtt kezdődött. Tehát az adatok elemzésével képet kapunk a tőkés termelési viszonyok közötti társadalmi mozgásokról és már kitapinthatók a szocialista fejlődés elkövetkező évtizedének jellegzetességei is.

Az 1949-es népszámlálás adatai szerint a közlekedésben 164 927 főt foglalkoztattak (vasút, közúti közlekedés, légi, vízi közlekedés, posta)⁵, közülük 85 868 volt a vasút dolgozója, tehát a közlekedési keresők 52,1⁰/₀-a. A származási megoszlást az egész közlekedési népességcsoportnál elemezték, de a vasút foglalkoztatottsági arányai lehetővé teszik, hogy a közlekedési dolgozók társadalmi összetételének változásaiból következtethessünk a vasúti dolgozókra. Az adatokból megállapítható, hogy a közlekedési dolgozók jelentős része ipari és mezőgazdasági munkáscsaládból származott; a közlekedési keresők másik nagy csoportját képviselik a mezőgazdasági önállók (birtokosok) gyermekei, 29,3⁰/₀-kal.

A közlekedési dolgozók munkás-alkalmazotti kategóriái társadalmi összetételének vizsgálata a legfontosabb. Kétségtelen, hogy a vasúti alkalmazottak jelentős része a munkásosztályhoz tartozik, de náluk a speciális közlekedési szakképzettség szerepe számottevőbb a munkafunkció ellátásában. A közlekedés *munkásainak* többsége munkások gyermeke (65,2⁰/₀), de a közlekedést jellemző általános adatokhoz viszonyítva a vasút munkásai között magasabb az ipari munkások gyermekeinek aránya. A közlekedés ipari üzemeinek munkaerőforrását nagyjából saját munkásgárdájuk gyermekei

⁵ 1949. évi népszámlálás. 6. köt. Foglalkozásstatisztikai eredmények. Budapest 1950. 32—33. old.

képezték. Ugyanakkor a pályafenntartásnál-építésnél számos olyan, szakképzettséget nem igénylő nehéz fizikai munkafolyamat volt, amelyek végzésére elsősorban a mezőgazdasági önállóak (kisparasztok) gyermekei vállalkoztak. Arányuk a közlekedési munkások között 21,6⁰/₀ volt. A kis- és törpebirtokos családok gyermekei így a földet is megtartották, ugyanakkor stabil megélhetési bázishoz jutottak. Ezt jelzi a közlekedésben dolgozó ingatlantulajdonosok megoszlása is. 1949-ben 24 317 közlekedési dolgozónak volt mezőgazdasági ingatlana, ezen belül a szak- és betanított munkások száma 19 396 (az összes földdel rendelkezőknek közel 80⁰/₀-a⁶).

A közlekedési alkalmazottak utánpótlását 56⁰/₀-ban a munkások gyermekei és 22,6⁰/₀-ban az önállóak gyermekei adták.

A közlekedési alkalmazottak egyik utánpótlási forrását a *nem* mezőgazdasági önállóak képezték; egyrészt a kistulajdonosok gyermekei alkalmazotti pályára léptek, másrészt jelentkeznek már a lezajlott államosítások következményei is. A népszámlálás adatai jelzik azt a tendenciát is, hogy a közlekedés alkalmazottainak családjában a szakma öröklődött — 19,7⁰/₀-os arányt képviseltek az utánpótlásból a közlekedési alkalmazottak gyermekei.

Összefoglalóan megállapíthatjuk, hogy a közlekedés munkaerőforrásainak társadalmi csatornái igen szerteágazóak voltak. Az ipari típusú munkafolyamatok munkásai apjuktól örökölték a szakmát; fontos munkaerőforrás volt a mezőgazdasági kistulajdonosi réteg is. A közlekedési, főképpen a formai munkatípusoknál az ún. alkalmazotti réteg fő bázisa: az ipari munkásság, jellegzetesség itt is a szakma generációs továbbélése, de ebben a rétegben nagyobb számban találhatók meg a nem mezőgazdasági kistulajdonosok gyermekei.

Elemzésem — mint korábban is jeleztem — az 1949-es népszámlálást alapul véve főképpen a korábbi időszak társadalmi mozgásait tárhatta fel. Hogyan alakult ez a következő évtizedekben?

Társadalmunk egészében felgyorsult az átrétegződési fo-

⁶ 1949. évi népszámlálás adatai alapján. Magyar Statisztikai Közlemények, 96. köt. 174—187. old.

lyamat. A szocialista forradalom szétfeszítette az egyes munkamegosztási ágak zártságát. Különösen gyors volt a népesség áramlása a mezőgazdaságból más népgazdasági ágazatokba. A mezőgazdaság mint munkaerőforrás az elmúlt évtizedekben mind a vasútnál, mind az iparban arányában nem különbözött. A vasútnál a társadalmi összetétel mai változásaira nehéz következtetni, mivel az ágazat anyagi, szociális helyzetének lemaradása miatt a munkaerőmozgások gyorsak, áttételesek. Ezt jelzi például, hogy a MÁV újonnan felvett dolgozói 70%-ának a vasút nem volt első munkahelye.⁷

A munkaerő struktúráját tárja fel az is, hogy a vasúti szakszolgálatok közül a pályafenntartás az, ahol a felvettek általános képzettsége a legalacsonyabb: 50%-uk 8 általánosnál alacsonyabb végzettséggel rendelkezik (ez az adat megegyezik az ipari átlagszínvonallal). Az összes szakszolgálati típusok között — általános képzettség szempontjából — a járműjavítókban a legkedvezőbb a helyzet, ahol a felvettek kb. 70%-a végezte el a 8 általános iskolát (ez az ipari átlagot is jóval felülmúlja). Ha népgazdaságilag nem is kedvezőtlenek ezek az adatok, mégis elgondolkodtatók, ha azt is számba vesszük, hogy az újonnan felvettek négyötöde 30 éven aluli! Szakképzettségük hiányát mutatja az a tény, hogy a felvettek háromnegyed része munkásállományú, és közülük is 45,6% segédmunkás.

A vasútnál végbemenő társadalmi mozgásban döntő változás, hogy a vasutas szakmák nem öröklődnek. Az újonnan felvettek 75%-a *nem vasutas dolgozók gyermeke*. A vasút régi dolgozói között végzett reprezentatív felmérés szerint is gyermekeiknek csupán 8,1%-a választotta a vasutat életpályának.⁸

A vasutas szülők nem tartják vonzónak és jó értelemben

⁷ Elemzésem itt és a továbbiakban: A MÁV újfelveteles dolgozóinak statisztikai, szociológiai felmérése alapján készült. KPM Vasúti Főosztály, 1967. július 1—1968. június 30.; A MÁV 1969. évi teljes körű munkaügyi adatfelvétel anyagának üzemszociológiai feldolgozása, 1970.

⁸ Üzemszociológiai vizsgálat a 25 év, vagy ennél több szolgálati idővel rendelkező vasutasok körében. KPM Vasúti Főosztály és Vasutasok Szakszervezete, 1970.

vett karriert biztosító pályának a vasutat. Különösen csekély például a vasutasok gyermekeinek jelentkezése Szegeden (16,5%), nyilván a fejlett, iparosodott megye, illetve a város nagyobb vonzerőt képvisel.

A vasúti munka választásának motívumai nem különböznek bármely más munka vállalásának motívumaitól. A megfelelő kereseti lehetőségek és például a lakóhely—munkahely távolsága — mint választási tényező — szinte azonos súlytal szerepel. A nyugdíj, a biztos állás — mint faktor — természetesen ma már szóba sem jön. Hasonló eredményt ad a negatív oldalról történő közelítés is — miért szünteti meg munkaviszonyát a vasútnál? A válaszok: a kereset nem megfelelő, a munkahely—lakóhely távol esik, a munka nehéz, a munkakörülmények kedvezőtlenek. Ma a vasúti munka tehát nem tartozik a vonzó életpályák közé. (Az okokat részletesen a vasutas dolgozók jövedelem-, élet- és munkakörülményeinek elemzésénél tárom fel.)

Külön vizsgáltam a vasút közlekedési alaptevékenységi csoportjába tartozó forgalmi dolgozók mozgását, utánpótlását. A MÁV évek óta szociológiai módszerekkel kutatja a forgalom jelenleg kulcsfontosságú munkaköreiben — rendelkező, forgalmi szolgálattevő, tornyos, térfelvigyázó, tolatásvezető, kocsirendező, sarus, váltókezelő, térközör, váltótisztító, vonatfelvevő, kocsifelíró, forgalmi szakalkalmazott, mozdonyvezető, mozdonyfűtő, vonatvezető, jegyvizsgáló, vonatkísérő — a munkaerőhelyzetet. Ezekben a munkakörökben akár az 1966-os vizsgálat,⁹ akár az 1969—1970-es vizsgálat adatait elemezzük, a munkaviszony megszüntetése nagyon nagyarányú; a forgalmi utazóknál 1960—1966 vizsgálati időszakban 53%-kal, a nem utazóknál 150%-kal nőtt a kilépők aránya. Ez 1970-ben sem javult.¹⁰

A munka népszerűtlenségének legfőbb oka, hogy az éjjelnappali szolgálat nem változtatható meg, bár ezt lehetne pél-

⁹ Munkaviszony megszűnése. Üzemszociológiai vizsgálat, 1966. KPM Vasúti Főosztály.

¹⁰ Kulcsfontosságú munkakörökből saját elhatározásuk alapján kilépő dolgozókról végzett üzemszociológiai vizsgálat, 1969 október—1970 március.

dául bértényezőkkel ellensúlyozni. (Ezt szolgálja pl. az éjszakai pótlék emelése is.) A kocsirendezők fluktuációja a legerőteljesebb, mivel ez a legbalesetveszélyesebb, nehéz munka, amit eddig még szakmának sem ismertek el. A kilépők között évek óta változatlanul 67,7⁰/₀ a 30 év alattiak aránya, vagyis ezeket a munkaköröket a fiatalok elhagyják.

A létszám csökkenése, az erőteljes fluktuáció még tovább növeli az intenzitás fokát a forgalomban, ami erősíti a fluktuáció gyorsulását (lásd a 14. táblázatot).

Erőteljes még a munkaerőmozgás az építési, a pályafenntartási szakszolgálatosoknál. Az építési szakszolgálat kilépői közül 47,4⁰/₀-nak még egyéves szolgálati ideje sincs; hasonló a helyzet a pályafenntartásnál is. A kilépések száma, különösen az év második felében emelkedik, amikor a mezőgazdasági munkák legmunkaigényesebb periódusai vannak; ez is bizonyítja, hogy a vasút munkaerőforrásai között a mezőgazdaság számottevő.

A felmérések is tükrözik azt az általános jelenséget, hogy a szakképzetlenek mozgása a leggyorsabb, az összes kilépők 80⁰/₀-ának nincs speciális vasúti szakvizsgája, 94,3⁰/₀-uk 8 általános iskolát vagy ennél kevesebb osztályt végzett.

A vasút foglalkoztatási volumenét, munkaerőforrásait vizsgálva levonható néhány következtetés, amelyekkel részletesebben, még a következő fejezetekben is foglalkozom.

1. A vasút a népgazdaság legnagyobb foglalkoztatottsági volumenű ágazatai közé tartozik, de foglalkoztatási igénye túlméretezett. Technikai fejlődésének az elmúlt évtizedben történt elmaradása miatt elevenmunka-igénye túlságosan megnőtt.

2. Üzemmérete országot átfogó, ezért bár foglalkoztatottjainak aránya a fővárosban magas, mégis a többsége vidéken dolgozik.

3. A vasút felszabadulás utáni munkaerőforrásai, társadalmi bázisa alapvetően *nem különbözik* az ipar társadalmi bázisától.

4. A vasúti munka anyagi megbecsülése, a munkakörülmények, a szociális helyzet alakulása nem tették vonzó életpályává a vasutas szakmákat.

5. A vasút foglalkoztatottsági struktúrája igen differenciált — ipari, építőipari, forgalmi munkatípusokat fog át —, de a munkaerőforrásként jelentkezők összetétele ennek nem felel meg.

NŐI FOGLALKOZTATOTTAK

A női dolgozók aránya nemcsak a népgazdaság egészében, a MÁV-nál is jelentősen emelkedett. Az összes foglalkoztatottak között arányuk az 1949. évi 29⁰/₀-ról 1969-re 41,4⁰/₀-ra növekedett, ami abszolút számokban több mint 1,9 millió főt jelent.

A MÁV-nál 1950-ben 7600 volt a nődolgozók száma, az összes vasúti foglalkoztatottak 6⁰/₀-a, 1968 végén számuk 26 092 fő, az összlétszám 16⁰/₀-a, 1969-ben 22 460 fő, az összes foglalkoztatottak 15,1⁰/₀-a.¹¹

Az 1950-es években a vasútnál is — mint a népgazdaság más területein — igyekeztek valamennyi munkakörben nőket foglalkoztatni, olyanokban is, amelyek biológiai adottságaiknak nem feleltek meg, például mozdonyfűtő. Elvileg már tisztázott, hogy a nők munkában való egyenlőségét nem azal lehet biztosítani, hogy olyan munkakörökben is foglalkoztatjuk őket, ami biológiai adottságaiknak nem felel meg. Azonban a munkaerőforrások és a vállalati igények strukturálisan nem esnek egybe. Ez eredményezte azt, hogy a női munkaerőt még számos nehéz, intenzív fizikai munkatevékenység végzésére használják fel. Ezekben a munkakörökben a bérek alacsonyak, ezért a férfi munkaerő nem vállalja a munkát.

Az alapvető állománycsoportokban a nők aránya szinte azonos. Kedvezőnek mondható, hogy a munkás állománycsoportban létszámuk csökken, mivel itt számos nehéz fizikai munkatípus van, de a forgalmi állománycsoportban ugyanez a je-

¹¹ Itt és a továbbiakban lásd: a Vasutasok Szakszervezetének jelentése a vasúton dolgozó nők társadalmi, gazdasági, szociális helyzetéről és a közöttük végzett szakszervezeti munkáról, 1970; továbbá a már idézett MÁV 1969. évi teljes körű munkaügyi adatfelvétel anyagának üzemszociológiai feldolgozása, 1970.

lenség kedvezőtlen, mivel itt vannak a nők számára kedvezőbb munkahelyek (lásd a 15. táblázatot).

A forgalmi dolgozók között a nők főleg személypénztárosi (88,5⁰/₀), naplózó, kocsifelíró, kezelő, árupénztáros, fuvardíj-számfejtő stb. (kb. 50⁰/₀) munkakörben dolgoznak. Arányuk jelentős még a jegyvizsgálók között, 20⁰/₀.

A nők munkavállalását a vasútnál korlátozza az éjjel-nappali munka, a balesetveszély, a kedvezőtlenebb munkakörülmények, a szociális ellátás elmaradottsága.

A női munkaerő nagyobb fokú munkahelyi stabilitása általános tapasztalat. Elhelyezkedési lehetőségeik korlátozottak, és anyai hivatásuk miatt a legtöbb esetben jóval helyhezköttetek. Lehetőségeikre, területi megoszlásukra következtethetünk, ha megvizsgáljuk a felvételre kerülők arányát.¹²

A nők számára viszonylag kedvezőbb lehetőséget nyújtanak a következő intézmények, itt felvételük aránya is magas: például Vasúti Főosztály központi hivatalok (82,4 illetve 54,4⁰/₀). A vasútigazgatóságoknál Budapesten, Miskolcon és Pécsen jelentős arányuk, 21—21⁰/₀. Ezenkívül a MÁV-iparban is nagy számban dolgoznak nők.

Budapesten a vasút női munkavállalóinak száma az ország népességének itt elhelyezkedő tömege miatt magas. Miskolc és Pécs nehézipari jellege miatt kevesebb munkaalkalmat kínál a nőknek, ezért jó munkaalkalom számukra a vasút.

A nők aránya az irányító típusú munkahelyeken is magas, de azokon a helyeken, ahol nők dolgoznak többségben, arányuk a vezetésben igen alacsony. Így a Vasúti Főosztályon a 61 osztályvezető és osztályvezető-helyettes közül csupán 2 nő; a BVKH összlétszámának 58⁰/₀-a nő, a vezetők közötti arányuk viszont 11,2⁰/₀. A MÁV Budapesti Igazgatóság összes dolgozóinak 31⁰/₀-a nő, és csak egy vezető beosztású nő van; Miskolcon az összes vasúti dolgozók 14,8⁰/₀-a nő, de vezető beosztásban csupán 0,45⁰/₀ van.

A vasút diplomával rendelkező nődolgozói közül 34,1⁰/₀ képzettségénél alacsonyabb munkakörben dolgozik. Ez is oka

¹² MÁV újfelveételes dolgozóinak statisztikai, szociológiai felmérése. KPM Vasúti Főosztály, 1967. július 1—1968. június 30.

lehet annak, hogy a felső- és középfokú képzés különböző formáiban csökken a vasutas nődolgozók aránya. A vasút technikumaiban is igen alacsony a nők száma. Ugyanez a helyzet a tisztí és a nők számára képzést biztosító egyéb tanfolyamokon. A távbeszélő-műszerész tanfolyamon például 1967—1968-ban a résztvevőknek csak 3,53%-a, a forgalmi kereskedelmi tanfolyamon 14,6%-a volt nő.

A nők kilépéséhez, elkedvetlenedéséhez hozzájárulnak a béregyenlőtlenségek is. A különböző foglalkoztatási csoportoknál az azonos munkakörben dolgozó nők és férfiak bére között több száz forintos bérkülönbségek is előfordulnak.

Már utaltam a kedvezőtlen munkahelyi, szociális körülményekre. A forgalom területén számos helyen nincs külön öltöző, mosdó, vécé a nők számára. Ahol irodai munkát végeznek, ott a hivatali helyiségek túlszűfoltak (BVKH, Tervezőintézet stb.).

A női munkásszállások száma az igényekhez képest igen kevés. Mindössze 7 női munkásszállás van; itt 130—140, a magánszállásokon 100—150, a lakókocsikban 40—50 főt tudnak elhelyezni. A gondok súlyosak az egészségügy területén is — a MÁV kórházban 50 női dolgozónak van szállásgondja.

A nők számára biztosított juttatások fontos új momentum, hogy 1970. augusztus elsejétől a vasútnál dolgozó nők férje is részesül a menetkedvezményekben.

A munka jellege a vasútnál még hosszú ideig alapvetően nem változik meg, ez gátat vet a női munkaerő alkalmazásának, de a bérek, a szociális-munkahelyi ellátás fokozatos javításával a női munkaerő nagyobb létszámban foglalkoztatható a vasútnál is.

A DOLGOZÓK KORÖSSZETÉTELE

Az egyes ágazatok dolgozóinak korösszetétele mindig jelzi az adott ágazat állapotát, fejlettségét, valamint a dolgozók anyagi, szociális helyzetét. A vasútnál az idősebb, hosszú szolgálati idővel rendelkező dolgozók aránya magas. A dolgozók 60%-ának 10 évnél hosszabb szolgálati ideje van (10—12 év 34,7%; 20—30 év 19,9%); a dolgozók 50,4%-a 40 év fölötti.

Az átlagos életkor 39 év.¹³ Az alapvető közlekedési állomány-csoportnál a dolgozók 54,2%-a 40 év fölötti és az átlagos életkor 40,1 év. Ez az első pillanatban kedvezőnek tűnik, a törzsgárda kialakultnak látszik. De ha az idősek magas arányával nem jár együtt a fiatalok, a megfelelő utánpótlás jelenléte — ez már negatív jelenség.

A vasútigazgatóságoknál a forgalom utazó és nem utazó személyzetének életkori megoszlásában a 40 év fölöttiek 40—50%-ot képviselnek, és a jövő utánpótlását biztosító 30 év alattiak aránya a 20%-ot sem éri el, ez a közlekedési alaptevékenység utánpótlási hiányát jelzi.

A forgalmi szakszolgálat az a terület, ahol — a szociológiai vizsgálatok, interjúk szerint — maguk a régi dolgozók is a legszámottevőbb változást a gépesítettség növekedésében észlelték. Valóban, a vasútnál ezen a területen forradalmi átalakulás ment végbe. A forgalmi dolgozók között az idősek magas aránya azért is kedvezőtlen, mert a modern technikára való átállás számukra sokkal nehezebb. A vasútnak sokkal jobban kell propagálnia modern technikájú munkahelyeit a fiatalok körében.

A vasútigazgatóságok területén — ahol a munkás-forgalmi dolgozók vannak többségben — ott magasabb az idősebbek aránya, amelyik megye gazdaságilag fejlettebb, és így a fiatalok számára más, sokkal kedvezőbb munkalehetőségek kínálkoznak.

A gondokat jelzi az is, hogy a MÁV-nál 23—30 éve dolgozók 43%-a nem választaná újra a vasutat — különösen forgalmi és vontatási szolgálatnál. A régi dolgozók között — mint általában — jóval kisebb a fluktuáció, mint a rövid ideje a vasútnál dolgozók között. Az idősek mozgása kiugróan magas a vontatási és forgalmi szakszolgálatnál. Ezek a munkaterületek jelenleg még intenzív fizikai munkát követelnek, többműszakosok, balesetveszélyesek; ez az idősebbek számára nagyobb terhet jelent.

A vasútnál a fokozott igénybevétel miatt az eredeti mun-

¹³ A MÁV 1969. évi teljes körű munkaügyi adatfelvétel anyagának üzemszociológiai feldolgozása, 1970.

kakör ellátására alkalmatlanná vált dolgozók (látás, hallás, reflex-élesség-csökkenése) más szolgálatra oszthatók be: kereskedelmi, műszaki stb. területen. Különösen a forgalom munkás utazói és a kocsirendezők áthelyezésénél szükség lenne a kereset-kiegyenlítésre, mert gyakran előfordul, hogy az idősebb dolgozók titkolják érzékszerveik reflex-gyengeségét, nehogy kevesebb díjazással járó munkakörbe kerüljenek. A forgalom egyes munkaterületein célszerű lenne bizonyos foglalkozásokat foglalkozási betegséggé nyilvánítani, és az ezekben szenvedő dolgozókat kereset-kiegészítésben részesíteni. Ezeket az intézkedéseket csak akkor lehet megvalósítani, ha az utánpótlás fiatal munkaerőből biztosítható.

A vasúti törzsgárda dolgozóinak anyagi-erkölcsi elismerése sokáig késett. A Vasutasok Szakszervezetének VIII. kongresszusa jelentette be a törzsgárdaszabályzat megalkotását. „Törzsgárdatagnak tekinthető az a dolgozó, aki legalább 10 éves folyamatos vasúti munkaviszonnyal (szolgálati idővel) rendelkezik és szolgálati helyén felvették a törzsgárda sorába.”¹⁴ A Magyar Államvasutak szolgálatáért jelvény bronz fokozatát 10 éves folyamatos munkaviszony után kapja meg a dolgozó; az ezüst fokozatot 20 évi szolgálat után és vele 1000 forintot; az arany fokozatot 30 évi szolgálat után kapják 2000 forint pénzjutalommal és a MÁV vonalaira érvényes összvonalas szabadjeggyel. A törzsgárda tagját számos egyéb előny is megilleti, amelyekből néhányat felsorolok: a szolgálati évek alapján differenciált nyereségrészesedés, rangfokozati bérnövekedés, munkajogi védettség. Előnyben részesítik őket a lakáelosztásnál, rendkívüli előléptetésnél, béremelésnél stb. A gazdasági, mozgalmi szervek vezetői az eddiginél nagyobb figyelmet fordítanak észrevételeikre, javaslataikra. A törzsgárdatagok jelvényeit, jutalmait először 1971-ben, a vasutasnapon osztották ki. Nyilvánvaló, hogy a törzsgárdatagsággal járó jutalmak még nem elég magasak, de figyelembe kell vennünk, hogy a MÁV egyik legnagyobb üzemünk dolgozóinak 60%-a 10 évnél régebben dolgozik a vas-

¹⁴ Magyar Államvasutak Hivatalos Lapja, 1971. 13. sz. 105 324/1971. 1. D.

útnál, sőt 19,9%-ának 20—30 éves szolgálati ideje van. Összességükben tehát az 1971-ben kiosztott jutalmak jelentős összeget tesznek ki, és emelésük a MÁV működésének, a népgazdaság lehetőségeinek a függvénye.

BEJÁRÁS, INGÁZÁS — MUNKAI DŐ, MUNKAREN D

A vasútnál, mint a népgazdaság valamennyi ágában, magas a nagy távolságról bejárók száma (lásd a 16. táblázatot). A technikai fejlődés, az ipar elhelyezkedésének egyenlőtlen-ségei igen megnövelték a bejárók, ingázók arányát.

A laktanyák, a munkásszállások nem tudják a szükségletet kielégíteni, és a dolgozók is inkább a bejárást választják.

Érdekes képet mutat az államvasúti dolgozók között a bejárás területi alakulása. Az iparilag fejlett városok, de főképpen Budapest rendkívül erős szívó hatást gyakorol.¹⁵ A legnagyobb átlagos utazási távolság — munkahely-lakóhely között — Budapest, Debrecen és Miskolc esetében tapasztalható. Azokból a megyékből, ahol kevés a munkaalkalom, nagy távolságokra utaznak, hogy megfelelő munkához jussanak. A nagy távolságról munkába járók száma országos viszonylatban a legnagyobb Szabolcs-Szatmár megyében. A vasutas dolgozók között is Szabolcs-Szatmár megye jár az élen. Igen sok bejáró vasutas dolgozó van még Pest megyében — az agglomerációs gyűrű szívó hatása miatt —, itt a bejárási távolság természetesen alacsonyabb.

A vasút üzeme a felszabadulás előtt is részben speciális, bejáró munkahely volt. Ezt a jellegét nemcsak megőrizte, hanem bejáróinak száma és utazási távolsága tovább emelkedett. A vasutasok bejárással és utazással kapcsolatos kedvezményei a felszabadulás előtt a privilégiumok fontos részét

¹⁵ Budapest és környéke ingázó-bejáró forgalma országosan is a legkiterjedtebb; az 1960-as év végén a MÁV vonalain 150 000 fő/nap. — Lásd *Gittinger Tibor—Varga László: A főváros vonzáskörzetének vasúti vonatkozású közlekedési kérdései. Vasút, 1970. 3. sz.*

képezték. Mai szövevényes utazásikedvezmény-rendszerünkben ez nem jelent különösebb előnyt számukra.

A munkásvonatok sűrűsége, sebessége, már általában megfelelő, de zsúfoltak és kultúráltsági színvonaluk alacsony. Gondot jelent, hogy a távolsági tömegközlekedés rendszeréhez, eszközeihez a városi — különösen a budapesti — közlekedési eszközök nem kapcsolódnak megfelelően. Gyakran nagyobb nehézséget okoz a városon belül eljutni a munkahelyre, mint nagy távolságról a városba utazni.

A munkahely—lakóhely távolság és a dolgozók fluktuációja között összefüggés áll fenn. Az 50 km, vagy e feletti távolságban dolgozók közül minden 4. kilépett a vasúttól.¹⁶ Éreztette hatását az egyes országrészek fokozódó iparosodása is. A munkahelyüktől távol lakók kevésbé kötődnek a munkahelyükhöz, különösen akkor, ha az adott munkahely népgazdaságilag nem tartozik az anyagilag — szociálisan — kedvező lehetőségeket biztosítók közé.

A vasút munkáltatási rendszerét a folyamatos üzemeltetés határozza meg. Ez nem hasonlítható az ipari üzemek folyamatos termeléséhez, mivel nem jelent valamennyi szolgálati helyen folyamatos munkát. Sokszor, a forgalom hiányában, csupán jelenlétet kíván vagy másirányú tevékenységet.

A forgalmi területeken ezért a felszabadulás előtt 24/24, illetve 12/24 órás forduló szolgálati rendszer volt szokásos. A kötött váltási rendszer mindmáig fennmaradt. A vasút ipari jellegű munkatípusokat is magába foglal, így munkaidő-rendszerében számos variációval találkozhatunk. A felszabadulás után a központi szolgálatnál, ahol addig 6 órás volt a munkanap, bevezették az alkotmányban rögzített 8 órás munkaidőt. A forgalmi munkahelyeken ekkor havi 240, 280, 360 órás (24/24) szolgálati idő volt a jellemző.

Az első munkaidő-csökkentő intézkedésekre az 1959—1960-as években került sor. A népgazdaságban az egészségre ártalmas munkahelyeken csökkentették a munkaidőt, ez a vasútnál 1613 főt érintett. Ebben az időben még 6287 fő telje-

¹⁶ Munkaviszony megszűnése. Üzemszociológiai vizsgálat, 1966. KPM Vasúti Főosztály.

sített 24/24 órás szolgálatot, azaz havi 360 órát; ezt 1962-ig megszüntették, és megkezdték a 12/24, 240—280 órás havi munkaidő felszámolását. Egyik legjobb megoldásnak a közbeváltásos forduló mutatkozott: 12/24 órás forduló után közbeváltással szolgálatmentességet kap a dolgozó, $24+24+12=60$ óra pihenőidő formájában. Így háromszori közbeváltással 210 órás munkaidő érhető el havonta. Ennek eredményeként a közbeváltásos fordulóban dolgozóknál csak nyugdíjazás miatt fordult elő a munkaviszony megszűnése. A nem utazó forgalmi személyzet átlagos munkaideje azonban még 1968-ban is havi 220—240 óra volt. A forgalmi utazószemélyzet havi munkaideje ugyan 210 óra, de ezt az átlagot még nem érték el.¹⁷

Év	Vontatásnál	Forgalomban
	dolgozók havi munkaideje (óra)	
1959	282	264
1967	251	228
1969	243	220
1970	247	230

A 12/24 fordulóban teljesített szolgálat törvényes felső munkaidőhatárát 1969-ben 240 órában maximálták. Az igyekezet ellenére is 30 000 fordulósolgálatot teljesítő dolgozó tényleges havi igénybevétele 240 óra. A törvényes munkaidő maximálásával növekedett a túlmunka. Ez a dolgozók számára előnyös, azonban mivel ez az összeg a bértömeget terheli, így elvész az alaphéremelés lehetősége.

A nem utazó forgalmi személyzetnél nagy gond a munkaidő éjjel-nappali változása is, mivel a kedvezőtlen munkaidő-beosztás balesetveszéllyel párosul. A forgalmi végrehajtás kulcsfontosságú munkaköreiben végzett szociológiai vizsgálat tanúsága szerint a dolgozók fluktuációjának egyik alapvető oka az éjjel-nappali szolgálati rendszer. Nehezíti a munkaidőgondok megoldását az is, hogy a személyvo-

¹⁷ Vasutasok Szakszervezete adatai.

natok 50%-a, a tehervonatok 300%-a a menetrendtől eltérően közlekedik. A közlekedés folyamatos üzemeltetését és munkaerő-problémáit figyelembe véve, az 1967-es kormányhatározat nem mondott ki kötelező érvényű munkaidő-csökkentést. „A közlekedés . . . jelenleg 48 óránál hosszabb munkaidejű területein a folyamatban levő rekonstrukciók figyelembevételével, a vezénylési rendszer tökéletesítésével, az idényszerűséghez jobban igazodó munkaidő-megállapítással stb. 1970-ig törekedni kell a munkaidőt lehetőleg heti 48 órára, vagy azt megközelítő szintre csökkenteni.”¹⁸

A MÁV 1971—1975. évekre szóló, első ötéves kollektív szerződése — a jelenlegi állapot figyelembevételével — kedvező megoldást kínál: a forgalommal összefüggő havibéres munkakörökben az évi munkanapoknak 8 órával számított szorzatával egyenlő éves munkaidőkeretet kell képezni. Ezt a forgalom idényjellegű ingadozásának megfelelően kell havi munkaidőkeretre bontani és ezt a felettes igazgatósággal közölni. Az egyes szolgálatok időtartama a 18 órát nem haladhatja meg.¹⁹

Az ipari, építőipari jellegű területeken dolgozók munkaidőhelyzete sokkal kedvezőbb. Ide tartoznak: a járműjavítók, a vontatási műhelyek, az építési és pályafenntartási főnökségek, a távközlő és biztosítóberendezési részlegek és egyéb ipari munkahelyek. Ez kb. 66 000 fő, a MÁV dolgozóinak 41,70%-a. Itt a munkaidő-csökkentést gyakorlatilag 1969 végére befejezték, heti 44 órás munkaidőt vezettek be, akár más ipari vállalatoknál. A munkaidő-csökkentést nagyobb részben a termelékenység növekedésével, műszaki fejlesztéssel, technológiai intézkedésekkel érték el, valamint a munkafegyelem lazaságainak felszámolásával.

Az üzemek a munkaidő-csökkentést kéthetenkénti szabadnap bevezetésével oldották meg, ahogyan más ipari vállalatok. Az építési és pályafenntartási főnökségek idénymunka-

¹⁸ A magyar forradalmi munkás-paraszt kormány 1021/1967. (VII. 12.) sz. kormányhatározata a munkaidő csökkentéséről.

¹⁹ Magyar Államvasutak Hivatalos Lapja, 1971. 21. sz. 109 259/1971. 1. D.

rendet alakítottak ki. Ez az intézkedés nem egyértelműen érinti pozitívan a pályafenntartás dolgozóit, mivel a létszámihiány miatt munkahelyük gyakran naponta is változik.

A vasútnál dolgozók munkaideje szoros kapcsolatban van a népgazdaság más ágazatainak munkarendjével, a forgalom-szervezés problémáival. A vasútnál mind a személy-, mind a teherforgalomban objektív okok — a munkaidő és a szabadságolások periodikus jellege, a mezőgazdasági munka idényjellege, az ipari termelés év végi csúcsai — miatt munkacsúcsok alakulnak ki.

A hét napjait figyelembe véve, a teherszállítás szombaton, vasárnap és hétfőn stagnál, kedden, szerdán és csütörtökön a szállítási tevékenység nagyon élénk. A szállítás zavartalan folyamata egyenletes munkát kíván mind a be-, mind a kirakodásnál. A kocsik megrakásánál kedden van a munkacsúcs, szombaton, különösen vasárnap nagy a visszaesés. A vagonkirakásnál hétfő és péntek a csúcsideőszak, kedden és vasárnap minimális ez a tevékenység. Az egyes termékeket részben termelésük idényjellege, részben felhasználásuk szezonális ingadozása miatt idényszerűen szállítják, ezek: a szén, a brikett, a téglá, a cserép, a mész, a cement, a gabonaőrlemények stb. Ez a MÁV áruszállítási tevékenységének 65⁰/₀-a. Viszonylag egyenletesen áramlik a vasérc, a mangán, a bauxit, a kő, a kavics, a föld, a homok, az ásványolaj.

A vasúti szállítás heti egyenlőtlensége fokozódik amióta a népgazdaságban megváltozott a munkarend (szabadszombat, heti plusz pihenőnap). A népgazdaságban a fokozódó munkamegosztás még sok zavart és szervezetlenséget is jelent. A vasúti teherszállításnál például ilyen jelenség, hogy a rakott és összes kocsikilométer (üresfutásban is megtett) között nagy különbség van, a rakott kocsikilométer terhére. A rakodás gépesítésének alacsony színvonala is lassítja a munkát és fokozza a szállítás heti egyenlőtlenségét.

Kétségtelen, hogy a megoldás egyik módja a szállítási csomópontok koncentrációja. Ez lehetővé teszi a korszerűbb rakodótér és a raktárak kialakítását, és így a rakodás gépesítésének optimális megvalósítását. Az állásidő így csökkenthető, mivel az állomások közötti távolság kb. 13 km-re nö-

vekszik, megkétszereződik, ami a korszerű forgalomban kedvező.

A rakodási tevékenység gépesítése nem oldható meg a vasút és az autóközlekedés együttműködése nélkül. Távlatilag a vasút és az autóközlekedés együttesen alakíthat ki berrakodási csomópontokat, ami lehetővé teszi a beruházási terhek megosztását is. Ez természetesen szükségessé teszi a vasúti és autóközlekedési szállítási tarifa összhangjának megteremtését.

VASUTAS DOLGOZÓK BÉR- ÉS ANYAGI ÖSZTÖNZÉSI RENDSZEREI

A lakosság jövedelmei hazánkban 75%-ban a végzett munka alapján, a társadalmilag szervezett tevékenységből származnak. Az egyes rétegek életszínvonalának egyik legfontosabb mutatója nominálbérek, bérszínvonaluk alakulása. A vasút üzemmérete, változatos munkafunkciói miatt a bérrendszer több formáját alkalmazta és alkalmazza.

A MÁV-nál a felszabadulást megelőzően — mint más közszolgálati területen — a havibéres dolgozók jelentős nagyságrendet képviseltek, ugyanígy nagyszámban voltak a vasút sajátos jellegének megfelelően az órabéresek, darabbéresek.

A felszabadulás előtt a havibéresek az ún. státuszrendszer szerint kapták fizetésüket, ez még a felszabadulás után is egy-két évig érvényben volt. A státuszrendszerben a munkabér nagyságát az eltöltött szolgálati idő és az iskolai végzettség befolyásolta, tehát független volt a végzett munkától és a betöltött munkakörtől. Az 1946 végén bevezetett módosítással már igyekeztek érvényre juttatni a munkaköri differenciálást: 18 fizetési osztályt állapítottak meg — ezen belül 30 fizetési fokozatot, amelyek fix bért jelentettek. Az előrelépés fizetési fokozatonként 3, illetve 2 évenként történt, de minden fizetési osztály legfelső fokáról csak rendkívüli előléptetéssel lehetett továbbjutni.

A státuszbérrendszert 1950. március elsejével felszámolták. Az államvasúti havibéresek bére két részből tevődött össze: 1. a különleges vasúti szakképesítést és az eltöltött szolgálati időt figyelembe vevő *rangfokozati bérből*, 2. a betöltött munkakör szerint járó *munkaköri bérből*. A bevezetett bérrendszer hiányossága volt, hogy nem tükrözte, hogyan látja

el a dolgozó az adott munkakört. A minisztertanács 1952-ben hozott határozata alapján fokozatosan bevezették az ún. alkalmazotti bérrendszert, a rangfokozati bérrész megtartásával. Ez a rendszer lényegében ma is fennáll, azonban 1964-ben a rangfokozati bért és a munkaköri bértáblázatot — az alapelv változtatása nélkül — átdolgozták: a bértáblázatot egyszerűsítették. A bérek közeledtek az ipari bérek színvonalához, így lehetővé vált az egyes munkakörök összehasonlítása is.

A rangfokozati bért 1971-ben módosították. (Régen a rangfokozatnál az általában 5 évenkénti előléptetés gyakran 20—30 forintos béremeléssel járt együtt.) A várakozási időt változatlanul 5 évben határozták meg, a rangfokozati bérrész emelkedését egységesen 50 forintban állapították meg. A törzsgárda tagjainak kedvez, hogy az 1963. december 31-e előtt magasabb szakcsoportba átminősítettek rangfokozatát a teljes szolgálati idő alapján határozzák meg.

A módosítás elvileg nem változtatott az 1950-ben bevezetett, speciális államvasúti bérrendezésen — amely ma is 80 000 vasutas dolgozót érint —, de lehetőséget adott a bérszintek emelésére.

A MÁV havibéréseinek egyes csoportjait a népgazdaság egyéb területein alkalmazott bértípusokba sorolták (pl. oktatási, kulturális, egészségügyi terület), amely egy bértételből áll, és sok esetben korpótléket fizetnek.

Az utazó személyzet már a felszabadulás előtt is külön díjazást kapott az utazási időre (kilométerpénzt és távolléti óradíjat). A felszabadulást követően bevezették a tengelyen töltött idő díjazását, amely teljesítmény szerinti óradíj volt, 1951-ben vonatprémium-juttatást állapítottak meg a menetrend szerinti közlekedés javítására. A vonatprémium számítása nem volt egységes. A forgalom dolgozóinál a menetrend szerinti menettartam, a vontatásnál a kilométer-teljesítmény képezte a számítás alapját. Néhány évi tapasztalat után kiderült, hogy ez a kettősség és az időn alapuló elszámolás nem megfelelő, mert nem ösztönöz a teljesítmények növelésére. Ezért 1955-ben a forgalom és a vontatás utazószemélyzeténél a teljesítményen, a megtett kilométeren alapuló, differenciált,

ún. kilométerpénz-rendszert vezettek be. Az utazószemélyzetnél jelenleg a menetrend szerinti menettartamot díjazták.

Az idődíjazáson alapuló változó illetményrendszert 1968. január elsejétől alkalmazzák, amely a produktív idők fokozottabb díjazását jelenti, a meddő időkkel, az állásidőkkel szemben. Bevezették a menetrend szerinti menettartam magasabb díjazását; a havi törvényes munkaidőn felül végzett túlmunka — pótlék nélküli — díjazását.

A vasút 70 000—75 000 fős munkásállományú dolgozójának bérezésében lényeges változás nem volt, általában az órabéres forma uralkodott. A kereseteket — a 20 éves fejlődést vizsgálva — a teljesítmény függvényében történő változások jellemezték.

Az időbéres díjazás volt 1950. szeptember elsejéig az általános, bár normázásos rendszer is létezett. A fizikai dolgozóknál 1950-től bevezették a darabbérezési szisztémát. Az új darabbérezési rendszer 8 bérosztályba sorolta a dolgozókat, és a munkavégzés szerinti differenciálást valósította meg. Természetesen azokon a munkaterületeken, ahol a darabbérrendszer nem alkalmazható, megmaradt az időbér, de ezt kombinálták a teljesítménytől függő premizálással is. Hasonló intézkedés történt a pályafenntartási munkások egy részének bérezésénél is.

A munkások bérrendszerében lényegesebb változás csak 1964—1965-ben történt, amikor a vasútnál is bevezették a munkások besorolásának országosan érvényes kategóriarendszerét. Ennek lényege az, hogy a dolgozókat a munkavégzés milyensége (nehézségi fok, munkahelyi körülmények) és a szakképzettségi igény alapján sorolják be a $6 \cdot 4 = 24$ kategória valamelyikébe, és az így megállapított kategória bértétele szerint határozzák meg a személyi órabért. Az óra- és darabbéres dolgozók rangfokozati bérben nem részesülnek.

A felszabadulást követő időszakban a MÁV dolgozói bérezési rendszerének kialakításában jelentős szerepe volt a különféle prémiumoknak, jutalmaknak is. A prémiumrendszer bevezetésének célja, hogy a vasúti munkavégzés sajátosságainak megfelelően ösztönözze a vasutas dolgozókat a tervek teljesítésére, meghatározott gazdasági eredmények elérésé-

re. Azok a dolgozók, akiknek a teljesítménye nem mérhető, nem részesülhettek jutalomban.

Az előbbi elveket általában a MÁV a havibéres dolgozóknál (forgalmi nem utazó és alkalmazotti állománycsoportnál) alkalmazta, amelyet 1951-ben vezettek be.

Korábban az őszi csúcsforgalmi teljesítményeket jutalmazták, ez a rendszer 1962-ben megszűnt és a bázisösszeget alapbéresítették. A végrehajtó forgalmi és vontatási szolgálat egyes munkaköreiben 1952-től balesetmentességi jutalmazási rendszert is alkalmaztak, bevonva e körbe az utazószemélyzetet is, akik ezt még ma is kapják. (Negyedévenként átlagosan 60—80 forint/fő volt a dolgozók részesedése.) A vasúti végrehajtó szolgálatnál 1964-ben módosult a korábbi egyéni teljesítményi és balesetmentességi jutalmazási rendszer. A prémiumkeretek az igazgatóságok hatáskörébe kerültek.

A gazdaságirányítási rendszer reformjának megfelelően, a részesedési alap terhére egyéni és csoportos nyereségprémiumok fizethetők. Erre a célra a MÁV az évközi kifizetésekkel csökkentett R-alap 15%-át használhatja fel, 25%-át egyéni és 75%-át csoportos nyereségprémium céljaira.¹

A vasútigazgatóságok — a nyereségérdekeltségi rendszer szabályainak megfelelően — 100%-on felüli vállalati többletnyereség esetén többletprémiumot kapnak. Az adott prémiumrendszer a MÁV mintegy 50 000 dolgozóját érinti (64 millió forint/év). A prémiumot általában negyedévenként fizetik ki, a forgalmi szakszolgálat kulcsfontosságú munkaköreiben pedig havonta.

BÉRPOLITIKAI INTÉZKEDÉSEK, AZ ÁTLAGBÉR ALAKULÁSA

Az első jelentősebb bérfejlesztésre 1950. március elsején került sor, a bérrendszer megváltoztatásával egyidőben. Az intézkedés 58 000 havibéres és 48 500 munkásállományú dolgozót érintett. A vasút 66 millió forintot használt fel bérfej-

¹ Magyar Államvasutak Hivatalos Lapja, 1971. 21. sz. 59. old.

lesztésre; ebből a részesülők átlagosan havi 52,60 forintot kaptak.

Az első fejlesztést 1951. december, illetve 1952. január elsején újabb intézkedés követte, amely 15—21%-kal növelte az érintett 65 000 dolgozó egyéni kereseti szintjét. Az átlagos emelkedés havi 113 forint/fő.

Újabb nagy jelentőségű bérfejlesztésre 1954-ben került sor, az új alkalmazotti bérrendszer bevezetésével. Az intézkedés 139 000 vasutast érintett, az átlagos emelkedés havi 86 forint/fő. Az ezt követő 1956. augusztus elsejei egy főre jutó havi 58 forintos emelés 79 300 dolgozót érintett, míg 1957-ben a vasutas dolgozók keresete átlagosan 210 forinttal növekedett.

Az 1958, 1959 és 1960-as években csak hézagpótló intézkedések történtek, míg 1964 januárjában 156 000 dolgozó egy főre jutó havi keresetnövekedése 9,7%-os volt, a havibéres dolgozók 187 forintos, az órabéres dolgozók átlagosan 94 forint havi béremelésben részesültek.

Az építési szakszolgálat dolgozóinak az 1963. évi átlagos országos norma- és bérrendezés 10%-os keresetnövekedést nyújtott.

Az 1964-es béremelés kormányintézkedésen alapult. 1965-ben ezt saját erőből megvalósított fejlesztés követte. Különösen azokban a munkakörökben volt béremelés, ahol a munkaerő-hiány már igen nagyfokú volt (pl. kocsirendező, tolatásvezető, váltókezelő, forgalmi szakszolgálat stb.). A nehéz fizikai munkát végző dolgozók és a művezetők részére 1966. február elsejétől kormányintézkedés biztosított bérnövekedést, míg 1967-ben csupán a létszámhiányból származó beralapmegtakarításból korrigálták az utazó forgalmi dolgozók, pályafenntartási munkások bérét.

Részletesen ismertettem a bérfejlesztési intézkedéseket, hogy így is érzékeltessem a vasút nagyüzemi jellegét, és azt, hogy ezek a forintösszegben jelentős intézkedések az üzem méretei miatt csak csekély átlagbérnövekedést eredményeztek. Ha összehasonlítjuk a vasutas és más ipari dolgozók átlagkeresetének alakulását (lásd a 17. táblázatot), és szemügyre vesszük a munkaidő és kereset összefüggését is (lásd a

18. táblázatot), megállapíthatjuk, hogy míg ma már az átlagkeresetek a vasútnál elérték, sőt kissé meghaladták a szocialista iparban foglalkoztatott munkások és alkalmazottak átlagkeresetét, a vasutas dolgozók magas havi munkaidő-teljesítményei miatt a bérnövekedéssel tulajdonképpen nem érték utól az ipari átlagbérszínvonalat. Bár táblázatunk az 1968—1969-es évek adataira épül, a havi munkaidő magas szintje az 1970-es években is jellemzi a vasutat.

Az új gazdaságirányítási rendszerben még élesebbé váltak a vasutas dolgozók bérproblémái, a bérszínvonal népgazdasági átlag alatti alakulása. A MÁV-nál 1970. március elsejétől központi támogatással és saját erőforrásból 10%-os bérszínvonal-emelésre került sor, ami a külszolgálat dolgozóit érintette.² Az 1950-es évektől ez volt a vasútnál a legjelentősebb bérszínvonal-emelés.

Milyen berrészek emelkedtek? a) Produktív órák díjazása,³ b) éjszakai pótlék,⁴ ami átlagosan havi 140 forint emelkedést jelentett. Már ismertettem a munkaidő körülhatárolására hozott intézkedéseket, ez együtt járt a túlmunka díjazásának felemelésével. A vasúti iparban és építőiparban foglalkoztatottak 2%-os bérrendezésben részesültek. A gazdaságirányítás rendszerének változása a bérgazdálkodásban az átlagbér-ellenőrzési rendszert vezette be. Az átlagbér növelése a részesedési alapból volt lehetséges, tehát olyan mértékű lehetett, amilyen mértéket az üzem gazdálkodása, nyeresége lehetővé tett. Tekintettel arra, hogy a MÁV gazdálkodása kötött jellegű, és így bevételszerzési lehetőségei korlátozottak, jogot kapott — 2%-os állami preferencia formájában — a részesedési alapon kívüli, a bérköltség terhére történő emelésre. A kvalifikáltsági igény növekedését kísérő bérnövekedés is a részesedési alapot terhelte, ez viszont az évvégi nyereséget csökkentette. Sok alacsony fizetésű dolgozó kilépett, de a MÁV továbbra is alacsony bérű dolgozó-

² Évi 343 millió forint emelkedés.

³ Mérsékelt emelkedés, 50 forint/fő.

⁴ Régebben 6 forint éjszakánként, jelenleg fővonalakon 20 forint éjszakánként, 2,50 forint óránként, mellékvonalakon 16 forint éjszakánként, 2 forint óránként. — MÁV Hivatalos Lap, 1971. 21. sz.

kat igyekezett foglalkoztatni, hogy ne csökkenjen a részesedési alap. A vasút műszaki rekonstrukciója egyre jobban előrehaladt, ez a szakképzettségi szint követelményeit növelte, ugyanakkor a teljesítmények növekedése már nem volt számottevő.

Mindez szükségessé tette, hogy a vasútnál 1970. január elsejétől bértömeg-gazdálkodást vezessenek be. A bértömeg-gazdálkodás lényege, hogy az előző évi mérleg szerinti éves bértömeget nem lehet túllépni, de a létszámtól függetlenül teljes egészében fel lehet használni. Követelmény az előírt terv teljesítése és a termelékenység emelése, így elkerülhető a mindenáron történő megtakarítás és létszámcsökkentés. Ebben a rendszerben a bérfejlesztés csak akkor terheli a részesedési alapot, ha az engedélyezett bértömegnél több bér kerül felhasználásra. Megmaradt az állami preferencia a bérköltség terhére; 1970-ben ez 3⁰/₀ volt. Ha a bér megtakarítás műszaki fejlesztés eredménye, mivel ez a MÁV egészét érinti, a szolgálati főnökség csak a megtakarítás 20⁰/₀-át tarthatja vissza, a többit központilag használják fel. Ha a megtakarítást szervezési intézkedésekkel érték el, akkor az adott üzemegység 60—80⁰/₀-ban (az adminisztratív munkakörökben 80⁰/₀-ban) részesülhet a megtakarításból.

A bértömeg-gazdálkodási rendszer a MÁV számára kedvező lehetőséget teremt, de eredményei csak több év összehasonlításával mérhetők majd le.

Milyen eredményei voltak a bérintézkedéseknek a vasút alapvető foglalkoztatási kategóriáinál?

Az alapadatok jelentős emelkedést mutatnak, de ezen belül még nagy a szóródás. A táblázat adataiból kitűnik, hogy a forgalmi nem utazó személyzet átlagkeresete elmarad a forgalmi utazószemélyzet dolgozóitól, pedig e területen küzd a vasút a legnagyobb munkaerő-hiánnyal — a nehéz, balesetveszélyes, többműszakos munkatípusok miatt. A statisztikailag munkásállományba soroltak közül — ez a táblázatból nem derül ki — elmaradt a pályafenntartási dolgozók bére; itt is nagy az elvándorlás. A MÁV ipari üzemeiben a munkások órabére is a népgazdasági átlag alatt van; ezt orvosolta az

Átlagkeresetek alakulása a vasútnál (forint/fő/hó)

Munkakörök	1966	1967	1968	1969	1970	Index 1970/1966 (%-ban)
Forgalmi utazó	2119	2220	2315	2515	2793	131,8
Forgalmi nem utazó	1733	1761	1790	1925	2180	125,8
Munkás	1668	1690	1759	1834	1955	117,2
Alkalmazott	2004	2192	2120	2283	2325	116,0
Vasút összesen:	1791	1834	1891	2020	2195	122,5

Forrás: A Központi Vezetőség jelentése a Vasutasok Szakszervezete VIII. kongresszusának, 1971. március 17–18. 39. old.

1971. július elsejével bevezetett új ipari bértáblázat, amely népgazdaságilag egységesítette az ipari átlagbéreket.

A MÁV dolgozói átlagbér-színvonalának alakulását áttekintve, megállapíthatjuk, hogy a vasutas dolgozók bére, átlagkeresete hosszú ideig — részben ma is — az ipari átlag alatt volt, és ezt csak 1969-től haladta meg, de a munkaidő hossza a vasút alaptevékenységi körében is meghaladja a népgazdasági átlagot. A bérszínvonal általános növelése mellett a vasútnál is fokozni kell a bérek differenciáltságát a munka bonyolultságának, veszélyességének vagy a kedvezőtlen munkakörülményeknek megfelelően.

Az elmúlt évtizedekben a városi lakosság gyors ütemű gyarapodásának és köztük a munkásrétegek számarány-növekedésének lehetünk szemtanúi. A lakásigényeket nem tudtuk kielégíteni, mert a gyors iparosítás folyamatában a felhalmozási javakat nagymértékben közvetlenül termelő jellegű beruházásokra használtuk fel. Az előbbi okok következtében a lakáshelyzet alakulása az életszínvonal, az egyes rétegek anyagi-szociális helyzetének egyik legfontosabb tényezőjévé vált.

A tőkés korszakban a munkások, alkalmazottak egy része számára a legnagyobb vállalatok és az állam is kolóniákat, telepeket épített, mivel a nagy tömegű, gyakran komfort nélküli lakás építése olcsó, és a zárt kolóniákban lakó munkások szemmel tartása is könnyebb volt. A vasútnál a folyamatos üzemvitel, a készenléti állapot is indokolta a kolóniák építését. A vasutas munkáslakás másik típusa a falusi ház, házrész volt. Ezt jelzik az 1930. évi népszámlálás adatai is, amely szerint a vasúti segédszemélyzet 16,5%-a rendelkezett ház- vagy házrész tulajdonnal.¹

A vasúti lakásépítkezések a múlt században, a konjunktúra évtizedeiben kezdődtek. Ekkor épült fel a jelenleg részben szanálás alatt álló Rudas László utcai MÁV-lakótömb, az ún. „nagyházak”, 1890 körül készültek el a MÁV Északi Lakótelepe, a Gyáli úti Landler-lakótelep — most már emeletes házakkal. Vidéken Hidasnémetiben és Bánréven volt nagyobb

¹ 1930-as népszámlálás adatai alapján. Magyar Statisztikai Közlemények, 96. köt. KSH 1936. 174—187. old.

lakásépítkezés. Ezt követően a lakásépítkezés üteme lelassult — mivel a vasútüzem fejlődése is lassuló tendenciát mutatott. Az 1920-as évek végén Győrött, Szolnokon és 1930—1940 között Püspökladányban volt nagyobb lakásépítkezés.

A második világháború pusztításai a MÁV lakásállományában is nagy károkat okoztak. A helyreállítási időszakban igyekeztek a régi lakásokat lakhatóvá tenni, és a MÁV kezelésében levő épületekben számos „új” lakást létesítettek. A háborús rombolásoktól eltekintve, a MÁV-kolóniáknak „tisztelőre méltó” életkoruk van. Bár számos korszerűsítést hajtottak végre, állaguk, komfortjuk nem megfelelő.

A felszabadulás után a vasúti forgalom, különösen az áruszállítás iránya megváltozott. Egyik legjelentősebb csomóponttá vált Záhony. Korábban itt vasutas kolónia nem volt, a felszabadulás után épült fel egy nagyobb vasutas telep. Az iparosítással tovább nőtt Borsod megye jelentősége — felépültek Miskolcon a Selyemréten a vasutaslakások. A MÁV a felszabadulást követő években számos lakásvételi akciót is lebonyolított. Voltak évek, amikor 250—300 lakást vásárolt.

Az új lakások építése az 1950-es évektől kezdődött meg nagyobb ütemben: 1954—1964 között a MÁV 110 millió forintot fordított lakásépítésre. Ebből Miskolcon 56, Záhonyban 160, Budapesten 122, Gyöngyösön és Debrecenben 10—10, összesen 560 lakás épült fel.² Ezenkívül a MÁV az állami beruházással létesített lakásokból is részesedett.

Pontosabb képet alkothatunk a lakáshelyzetről, ha áttekintjük a MÁV-nál 1965 júliusban a lakáshelyzettel foglalkozó szociológiai felmérés adatait. A MÁV ekkor 16 159 szolgálati lakással rendelkezett, ebből 7800—8000 volt üzemi területen levő, ún. munkakörrel kapcsolatos lakás. Itt laktak a forgalom zavartalanságában kulcsfontosságú szerepet játszó dolgozók (pl. az állomásfőnökök, forgalmi szolgálattevők, a váltó- és térközőrök stb.). A munkavégzés országos méreteit tekintve érthető, hogy ebből a 8000 lakásból 2100 utcasorban épült és kb. 6000 zárt lakótelepen helyezkedett el. A MÁV 1965-ben 164 000 dolgozót foglalkoztatott, minden 10—14.

² KPM Vasúti Főosztály adatai alapján, 1970.

vasutas szolgálati lakásban lakhatott. Gyakorlatilag azonban kb. 2300—2500-ra tehető az olyan lakások száma, amelyekben nyugdíjasok, illetve már más helyen dolgozók laknak. Mivel a MÁV cserelakást biztosítani nem tud, így a szolgálati lakás részben fikcióvá vált.

Az 1969-es KNEB-vizsgálat adatai szerint a szolgálati lakások 60—85⁰/₀-át lakó aktív szolgálatot teljesítő dolgozók — pl. a rákospalotai MÁV lakótelepen — 1980-ra szinte teljes egészében *nyugdíjasok* lesznek.³

A másik lakástípus, amely ma túlhaladja a szolgálati lakások számát, a saját tulajdonú lakás, főképpen vidéken, a községekben és falvakban. A vidéki vasútigazgatóságoknál a saját tulajdonú lakások aránya az összes lakástípushoz képest mindenütt meghaladja az 50⁰/₀-ot. A legmagasabb a Debreceni Igazgatóság területén (64,5⁰/₀). Ez is jelzi, hogy itt vannak hazánk legkevésbé városiasodott jellegű települései. Szembetűnő, hogy a MÁV ipari üzemeiben foglalkoztatottak 48,8⁰/₀-ának van saját tulajdonú lakása. Ez egyrészt arra utal, hogy a munkaerőforrása a mezőgazdaság, másrészt az életmód kétlakiságára is.⁴

A harmadik ötéves tervben 1486 lakást biztosított dolgozói számára a MÁV, részben vállalati építésben, részben bérlőki-jelölési jog alapján, részben rekonstrukció segítségével.⁵ Becslések szerint mindez az igénylők 40⁰/₀-a számára hozott megoldást.

A teljes körű munkaügyi adatfelvétel adataiból kitűnik, hogy 1969-ben a vasutasok 55,6⁰/₀-a saját tulajdonú, 13,1⁰/₀-a tanácsi főbérletű, 7,6⁰/₀-a szolgálati főbérletű, 1⁰/₀-a társbérletű, 19⁰/₀-a családi jogú, 3,5⁰/₀-a albérleti lakással rendelkezett és 0,2⁰/₀ lakott munkásszállásokon. A szolgálati lakások száma ekkor 13 000 volt, ebből 1700-ban nyugdíjas vagy nem vasutas dolgozó lakott, tehát 1965-höz viszonyítva nem volt lényeges javulás. Az igénylők között azonos a szolgálati,

³ KNEB vizsgálata. Összefoglaló jelentés a vasúti forgalom helyzetéről, különös tekintettel a személyi feltételekre, 1969.

⁴ A MÁV 1969. évi teljes körű munkaügyi adatfelvétel anyagának üzemszociológiai feldolgozása, 1970.

⁵ A Központi Vezetőség jelentése a Vasutasok Szakszervezete VIII. kongresszusának. 1971. március 17—18. 67. old.

illetve a tanácsi rendelkezésű lakásokat és jelentős a saját építkezés vállalati támogatását kérők száma.

A lakáshelyzet alakulása — mint ezt a MÁV üzemszociológiai vizsgálatai is mutatták — fontos szerepet játszik a munkahelyhez való kötődésben. Ha figyelembe vesszük a bejárást, ingázást is, megállapíthatjuk, hogy a vasút a népgazdasági átlagnál kedvezőtlenebb helyzetben van: 1967. évi adatok szerint 60 000 vasutas dolgozó jár be naponta munkahelyére, 19 000 fő pedig hetenként utazik munkahelyéről lakóhelyére és vissza. A naponként utazók átlagos utazási távolsága 30 km/nap, míg a hetenként hazautazók átlagos utazási távolsága 130 km/hét. Az állami iparban a naponta bejáró dolgozók száma mintegy 250 000 fő, s ebből 120 000 azoknak a száma, akik hetenként utaznak lakóhelyükről munkahelyükre. Az átlagos utazási távolság naponként utazóknál 22 km/nap, a hetenként utazóknál azonos a vasutas dolgozók utazási átlagával, 130 km/hét.

Az összes bejáró dolgozók száma a MÁV-nál 79 000, a nem vasutas dolgozók között 370 000. A foglalkoztatottsági helyzetet figyelembe véve a vasutas dolgozók közül minden második ember távol lakik munkahelyétől, az iparban foglalkoztatottak közül pedig minden 9—10. dolgozó.⁶ Ugyanakkor a lakáshelyzet, a munkakörülmények, a bérek elmaradottsága miatt a vasútnál felgyorsult a fluktuáció és egyre emelkedik azoknak a száma, akiket a vasút a lakóhelyétől távol kénytelen foglalkoztatni.

A vasutas dolgozók speciális rétegének, a forgalmi szolgálat dolgozóinak lakáshelyzetét vizsgálva kedvezőtlenebb képet kapunk. A mozdonyvezetők például a vasutas dolgozók között a felszabadulás előtt — az anyagi létet és a társadalmi presztízst tekintve — kiemelkedő réteget képeztek, és általában saját vagy önálló bérlakással rendelkeztek. Ma a Budapesti Igazgatóság 1075 mozdonyvezetője közül 715 dolgozónak nincs honállomása (állandó munkahelye) területén lakása, tehát az egyébként is utazó szolgálatot jelentő munkáját még súlyosbítja a munkahelyre utazás is. A mozdonyvezetők

⁶ KPM Vasúti Főosztály adatai alapján, 1970.

fiatal gárdájában a 35 év alattiak 60%-ának nincs önálló lakása. Ezek a dolgozók már főleg Diesel- és villamos mozdonyokon dolgoznak, amelyek sebessége, biztonságos vezetése fokozott figyelmet, koncentrációt kíván, ezért kedvezőtlen helyzetet teremt a távolról bejáró, nem kipihent dolgozók tömege. Összehasonlítva az ipar és a vasút ingázó, bejáró dolgozóinak helyzetét, az sem jelent a vasutasok számára kedvezőbb helyzetet, hogy munkába járásuk ingyenes, kedvezményes, mivel az utazási kedvezmények rendszere, illetve az iparvállalatok által átvállalt utazási költségek a különbségeket minimálisra teszik. Vannak olyan települések az országban, ahol szinte a teljes lakosság vasutas nemzedékekből áll (Karácsond, Ceglédbercel—Cserő, Szajol). Innen már generációk óta naponta utaznak munkahelyeikre. De a vasutasok nagy tömegei szétszórtnak települtek és a munka- vagy telephely területén igényelnének lakást.

Összefoglalva: míg a felszabadulás előtt a vasutas dolgozók a munkásosztály más rétegeihez hasonlítva kedvezőbb helyzetben voltak, hiszen számos rétegük vagy szolgálati lakást, vagy lakáspénzt kapott, addig a felszabadulás után lakásellátottságuk azonos szinten áll más munkásrétegekével. Az értékelésnél azt is feltétlenül figyelembe kell vennünk, hogy a vasút olyan népgazdasági ág, ahol az üzemszervezési szempontból is fontos a kolonizált, vagy mai kifejezéssel: a lakótelepi rendszer.

A lakásigények kielégítése népgazdaságunkban súlyos gond, enyhítésére hoztuk létre a lakbérek rendezéséről, a lakáshasználatbavételi díj bevezetéséről szóló rendelkezéseket. Gazdaságirányítási rendszerünk a vállalatokat is bevonja a lakásépítés ütemének fokozásába azzal, hogy a fejlesztési alap 40%-a és a lakóépületek utáni amortizáció 50%-a felhasználható lakásépítésre.

A MÁV a kollektív szerződés mellékletében még a következő támogatást nyújtja dolgozóinak:

1. társas- és családiház-építkezéseknél, OTP-társasházban levő kész lakások megvásárlásánál hosszú lejáratú, kamatmentes kölcsönt;
2. bér- és szövetkezeti lakásoknál a bérlő, illetve a lakás-

szövetkezeti tag kijelölési jogának átruházása ellenében meghatározott kereteknek tanácsi szervek részére történő átadását;.

3. a vállalati kivitelezésben épülő szolgálati lakás építését;

4. az önköltségnek megfelelő térítés ellenében az előkészítő munkálatok elvégzését, fuvarszközök, gépi berendezések, felszerelések és építési eszközök kölcsönzését stb.⁷

A vállalati támogatás célja a törzsgárda kialakítása is, ezért a támogatás feltétele, hogy a dolgozó munkaviszonyát a vasútnál 15 évig nem szünteti meg.

Milyen lehetőségek nyílnak a vasutasok lakásellátására a negyedik ötéves terv időszakában?

A MÁV a negyedik ötéves tervében 330 millió forintot fordít saját és tanácsi lakásépítés megvalósítására; ez 1013 új lakást jelent; ezenkívül kb. 120 millió forintos keretet biztosít a dolgozók családház-építésének támogatására.⁸ Azonban ez a keret sem oldja meg a vasútnál a lakás gondokat.

A szövetkezeti vagy más vállalati támogatást jelentő lakásépítkezésben a részvétel előtakarékoskosságot kíván. A MÁV számára igen lényeges, hogy dolgozói között növekedjék a fiatal korosztályú munkások aránya, s ezeket a dolgozókat a vasúti üzemhez kötve megteremtse a törzsgárdáját. Feltétlenül szükség lenne preferációs módszerek kidolgozására, a fiatalok lakásépítkezésének elősegítésére, mert az előtakarékosági összeg megteremtése számukra gondot okoz. A lakásépítés támogatásában preferálni kellene a MÁV-nál huzamosabb ideje dolgozó nagycsaládos dolgozókat, illetve az egyedülálló, nagy családdal rendelkező dolgozó nőket.

A lakásellátás népgazdaságunknak súlyos gondja, ami a negyedik ötéves tervben előirányzott 400 000 lakással sem oldódik meg. (Az új lakástörvény is csak a folyamat elindítója lesz.) Ilyen körülmények között nagyon fontos, hogy az üzemek, vállalatok keressék azokat a módszereket, amelyekkel jelentősen javíthatják dolgozóik lakásellátását. Erre a gazdaságirányítás rendszere lehetőséget ad.

⁷ Magyar Államvasutak Hivatalos Lapja, 109 259/1971. 1. D.

⁸ MÁV negyedik ötéves vállalati terve.

A VASUTAS DOLGOZÓK MUNKAKÖRÜLMÉNYEI

A dolgozók munkakörülményeinek alakulását számos mutató jelzi. A gépesítettség fokát, mint az egyik alapvető determinánst, már a műszaki színvonal összefüggésében bemutatam. Most a munkakörülmények másik fontos jelzőjét, a baleseti helyzet alakulását vizsgálom.

A vasút veszélyes üzem, a balesetek igen jelentős emberi, anyagi károkat okozhatnak. A felgyorsuló technikai fejlődésben megbomlik a termelőerők két oldala — a termelési eszközök és a vele dolgozó ember tudása, tapasztalata — közötti harmónia. A munkaeszközök között a legelmaradottabb mellett megtalálhatók a legkorszerűbbek, és a vele dolgozó embernek mindkettőhöz alkalmazkodnia kell. Nehezíti a helyzetet az is, hogy a munkaerő nagy része az idősebb korosztályhoz tartozik, s így alkalmazkodó képessége — reflexeinek beidegzettsége miatt — kisebb. Tehát a baleseti helyzet alakulása fokmérője a technikai fejlődés két alaptényezője közötti összefüggés alakulásának, valamint a munkavédelem helyzetének, hatékonyságának.

Az 1950-es években (lásd 19. táblázatot) a halálos és csonkulásos balesetek száma magas volt. A vasút nagyarányú technikai fejlesztése ezekben az években még nem vette kezdetét, az iparosítás gyors előrehaladása viszont igen nagy feladatokat rótt rá. Ezeket hagyományos eszközökkel kellett megoldania. Ebben az időszakban — az 1960-as évekhez viszonyítva — a vasutas dolgozók létszáma kb. 30 000 fővel alacsonyabb volt, a baleseti helyzet alakulása tehát még kedvezőtlenebb.

Az 1964—1965-ös évek a MÁV jelentős technikai fejlődé-

sének kezdetét jelzik; hozzáfognak a pálya és járműpark rekonstrukciójához és továbbfejlesztéséhez. Az 1960-as évek elején a balesetek száma különösen azokon a területeken emelkedett, ahol korszerűsítéseket hajtottak végre: a forgalmi, pályafenntartási szakszolgálatnál. Ennek az ellentmondásnak az az oka, hogy a járműállomány és a pálya fejlesztésével egyidejűleg nem fejlesztették a biztosítóberendezéseket és ez fokozta a baleseti veszélyt.

A harmadik öt éves terv időszakában kezdtek beérni a műszaki fejlesztés gyümölcsei, a fejlődés még jobban felgyorsult. Mindez olyan körülmények között következett be, amikor fokozódott a vasút munkaerőhiánya. A munka mennyisége erőteljesen emelkedett: a forgalmi irányító szolgálattevőknek egyes csomópontokon 24 óra alatt 250—300 vonat zavartalan közlekedését kellett biztosítaniuk, a vonat- és mozdonyvezető a fővonalakon 50—60 másodpercenként olvasta le a forgalmi irányító jeleket. Általában az egy főre jutó teljesítmény igen megnőtt (lásd a 20. táblázatot).

A vasút baleseti helyzetéről közölt adatokból az a következtetés vonható le, hogy nem lehetünk elégedettek sem a munkavédelem, sem a balesetelhárítás eredményeivel. A halálos és csonkulásos balesetek száma továbbra is indokolatlanul magas. Bár az 1000 főre jutó balesetek száma csökkenő tendenciát mutat, az egy sérülthez jutó gyógyulási napok száma ezzel szemben állandóan, lassan emelkedik. Ez a balesetek súlyosbodását jelzi.

Az előforduló halálos és csonkulásos balesetek — a tapasztalatok szerint — szinte évről évre teljesen azonos körülmények között fordulnak elő. Ez egyértelmű állandóan ható megelőző munkát követel, mivel a súlyos kategóriába sorolt balesetek túlnyomó többsége évről évre alapvető magatartási és munkatechnológiai szabályok megszegéséből adódik. A forgalmi végrehajtó szolgálatnál éves átlagban előforduló 18—20 halálos és megközelítően ugyanennyi csonkulásos baleset oka részben a felügyeleti, részben pedig a tolatási szabályok megszegésének következménye. (A mozgó járművek által előidézett fokozott veszélyhelyzetben a hiányos alkalmazkodási készség — az egyenes testtartású ráakasztás a

mozgó kocsiknál.) Változatlanul gyakori a gyorsan mozgó járműveknél tapasztalható le- és felugrásból származó halálos és csonkulásos baleset.

A pályamunkások körében is a közlekedő járművek okozta veszélyhelyzetekben az alkalmazkodás hiánya a fő baleseti forrás.

A vasút üzemjellegéből következően a balesetek közel 35%-a az anyagmozgatásnál fordul elő. Ha figyelembe vesszük, hogy a szállított árumennyiségből a vasutas dolgozók elsősorban csak darabárut, az átrakott anyagokat mozgatják kézi vagy gépi úton, továbbá, hogy e tevékenységben a vasutas dolgozók mintegy 10%-a vesz részt, rendkívül magas az itt előforduló balesetek aránya.

A vasútnál is előfordulnak különböző vegyi-, por- és zajártalmak. A modern technika térhódítása, a nagyobb sebesség fokozta a zajártalmat és növelte az ilyen veszélyt előidéző, egyébként korszerű munkahelyek arányát.

A negyedik ötéves terv időszakában a MÁV nagy erőfeszítéseket tesz, hogy javítsa a munkakörülményeket. Erre 900 millió forint beruházást, a rakodás gépesítésére — amely-nél igen sok a baleset — 380 millió forintot fordít.

MUNKÁSSZÁLLÁSOK, LAKTANYÁK, MUNKAHELYI SZOCIÁLIS BERUHÁZÁSOK

A vasutas dolgozók jelentős része (a forgalmi utazó, a vontatási személyzet és a váltakozó munkahelyeken dolgozók) pihenő, illetve szabad idejét nem lakóhelyén tölti. Már a felszabadulás előtt laktanyákat létesítettek, ahol igen mostoha körülmények között pihentek a dolgozók. A háborús pusztításoknak a laktanyák nagy része áldozatul esett. A vontatási laktanyák 66%-a, személyzeti öltözők, mosdók 69%-a elpusztult.

Az első ötéves terv időszakában 49 öltöző, mosdó, 12 melegedő és 5 laktanya épült. Évenként 2—3 millió forintnál többet a MÁV nem használt fel ilyen célokra.⁹ Ez elgondol-

⁹ Vasutasok Szakszervezete adatai, 1970.

kodtató, mivel a MÁV által végzett szociológiai felmérésekben a munkaviszony megszűnésének okai között 3. helyen szerepel a kedvezőtlen munkakörülmény; különösen a női munkavállalókat érinti, hogy a vasút munkahelyi szociális körülményei rendkívül elmaradtak.

A Vasutasok Szakszervezete és a MÁV Vezérigazgatóság 1964-ben felmérte, hogy más ágazatokhoz viszonyítva milyen mértékű a vasutas dolgozók szociális ellátottsága. A vizsgálat eredményeként megállapították, hogy az ellátottság csupán 26⁰/₀-os, az elmaradás felszámolásához 630 millió forintba lenne szükség. Ilyen célokra 1952—1966 között a MÁV összesen 220 millió forintot fordított.¹⁰ A technikai fejlődés felgyorsulása, a kialakult súlyos munkaerőgondok miatt szükségessé vált a helyzet gyorsabb ütemű javítása. Ezért 1966-ban — kormányhatározat által is kötelezetten — a MÁV a harmadik ötéves terv időszakára a szociális intézmények színvonalának javítása érdekében 225,9 millió forintot irányzott elő, vagyis 5 évre annyit, amennyit 15 év alatt használt fel. Természetesen a 15 éves elmaradás nem volt behozható, a munkahelyek szociális létesítményekkel való ellátottságának szintje jelenleg is csak 54⁰/₀.¹¹

A munkásszállás-, laktanya-ellátás és -állapot alakulását jelzik az adatok. A laktanyákban és a 335 munkásszálláson 1960-ban 19 835 fő volt elhelyezhető.¹² A 326 munkásszálláson (számuk a korszerűtlenség, a szociális normák változása miatt csökkent) 1970-ben 9500 dolgozót tudtak elhelyezni, a 236 laktanyában 5084 főt. A laktanyák közül 164 a forgalmi, 59 a vontatási és 13 a pályafenntartási dolgozókat látta el. A 236 laktanyából 24 kifogástalan állapotú, a normáknak megfelelő, 126 megfelelő és 86 kifogásolható.¹³ A laktanyai szobákban a dolgozók ötösével, nyolcasával alszanak, az ágyneműket 8—10 használó után cserélik ki. A Pécsi Igazgatóságnál a forgalmi személyzet számára rendelkezésre álló 32

¹⁰ Ugyanott.

¹¹ Ugyanott.

¹² Lásd *Gulyás János*: Szabad úton. 1945—1970.

¹³ Vasutasok Szakszervezete jelentése, 1970.

laktanyából 18 korszerűtlen, a 14 vontatási laktanya közül 4 korszerűtlen, azaz kulturális, higiénikus szempontból nem megfelelő. A többi szolgálati helyen is hasonló a helyzet, nem kivételek ez alól Budapest nagy forgalmú csomópontjai sem.

A forgalmi, vontatási laktanyák és munkásszállások kihasználtsága 100%-os. Munkásszállásokon lakott 1969-ben a vasutas dolgozók 0,2%-a.¹⁴ A területi eloszlás nem egyenletes. Egyes helyeken, például Kelenföldön, Rákosrendezőn, Ferencváros térségében csak új munkásszállások építése biztosít megoldást — ezek befogadóképessége összesen 2000 fő lesz.

A pályafenntartási laktanyák — a váltakozó munkahely miatt — hol túlszűfoltak, hol kihasználatlanok. A pályafenntartás és -építés területén dolgozóknak jó megoldás lenne a szálláskocsik felhasználása, de jelenleg ezek még csak 4300 főt tudnak befogadni, túlszűfoltak, a hőszigetelés nem megfelelő, nem nyújtanak kellő védelmet az időjárás változásai ellen. A huzamosabb ideje itt lakók között magas az izületi, reumatikus megbetegedések száma. Kevés a szálláskocsikhoz kapcsolható fürdő, kultúrkocsi és ezeknek csak kis része alkalmas közúti közlekedésre.

A munkahelyi öltözők, mosdók létesítését elhanyagolták. Az erre fordítható alapokat nagyon szétaprózták, ez is nehezítette a korszerű berendezések megvalósítását. Az utóbbi években a munkahelyi szociális létesítményekre nagyobb gondot fordítanak, például a Hámán Kató Vontatási Főnökség 850 fős, a Szolnoki Járműjavító Üzem 750 fős, a Miskolci Vontatási Főnökség 1332 fős öltöző-mosdója készült el.¹⁵ Szembetűnő, hogy ezek a létesítmények a vasúti és járműjavító iparban jöttek létre, a forgalmi szolgálatnál, a nagy pályaudvarokon nem, pedig ezek a területek igen szegényesen ellátottak. A negyedik ötéves tervben az eddigiekhez képest rendkívül nagy beruházási keretet biztosítanak az üzem, de főképpen a forgalmi terület öltöző-mosdó ellátásá-

¹⁴ A MÁV 1969. évi teljes körű munkaügyi adatfelvétel anyagának üzemszociológiai feldolgozása, 1970.

¹⁵ A Központi Vezetőség jelentése a Vasutasok Szakszervezete VIII. kongresszusának. 1971. március 17—18.

ra. Tíz nagy forgalmi csomópont kap 150—800 személy munkakörülményeit javító öltöző-mosdót; például Miskolc Tiszai pályaudvaron 400 fős, Békéscsabán 830 fős öltöző-mosdó készül. Tovább folytatódik — az ipari üzemekhez hasonló — korszerű öltöző-mosdó rendszer kiépítése.¹⁶ A munkahelyi szociális ellátottság tekintetében a vasútnak igen sok tenni-valója van. A szociális létesítmények hiánya nem segíti elő, hogy a fiatalok szívesen válasszák a vasutas pályát, és ilyen körülmények mellett a női foglalkoztatottak arányának növelésére sincs megfelelő lehetőség.

ÜZEMI KONYHÁK

A felszabadulás előtt a MÁV-nál nem volt üzemi étkeztetés a munkásrétegek számára. A háborús években — amikor élelmezési nehézségek voltak — ugyan az egy helyen nagyobb létszámmal dolgozóknak (műhelyekben, állomásokon) egy tál meleg ételt biztosítottak, de ez nem tekinthető a dolgozók szociális ellátásának.

A felszabadulás után a MÁV területén is létesültek üzemi konyhák, amelyeket a vasút saját keretében üzemeltetett. A legtöbb üzemi konyhát óvóhelyekből, pincékből alakították ki, ezért általában nem felelnek meg a követelményeknek. A magasabb színvonalú ellátás csak új üzemi konyhák létesítésével oldható meg. Kaposvárott 1960-ban, Nyíregyházán és Záhonyban 1962-ben, 1963-ban az Északi és 1965-ben a Szolnoki Járműjavító Üzemben, 1969-ben Kiskunhalason, 1970-ben a Dunakeszi Járműjavító Üzemben és a Miskolci Vontatási Főnökségen létesült üzemi konyha. Részben egészségügyi okokból, részben kihasználatlanság miatt 1957-ben Kisújszálláson, 1966-ban Hidasnémetin, 1967-ben Sopron déli pályaudvaron, 1968-ban Komlón, 1969-ben a MÁV Gépjavító Üzemenél és 1970-ben Rákoson megszűntek az üzemi konyhák. A MÁV Északi Járműjavító Üzem saját kezelésű konyháját pedig a választék és minőség megjavítása érdekében a Centrál Vendéglátó Vállalat kezelésébe adták át.

¹⁶ A MÁV negyedik ötéves vállalati terve.

A legnagyobb vasúti szolgálati helyeken jelenleg 7 üzemi konyha működik, 1969-ben közel 10 millió adag ebédet szolgáltatott ki. További 2 millió ebédadaghoz jutottak a vasutas dolgozók 1968—1969-ben a nem vasúti üzemi konyhákra is.¹⁷

A naponta üzemi étkezésben részesülő dolgozók száma 1969-ben 31 643 fő volt, ez, figyelembe véve a 150 000 ösaszvasutas foglalkoztatottat, 21,09%-os ellátást jelent.

A vasutas dolgozók ebédadagoként általában 3,70 forintot térítenek, egyes szolgálati helyeken azonban a nyersanyaghoz 30 fillértől egy forintig terjedő összeget ajánlottak meg. A vállalati hozzájárulás összege a saját kezelésű üzemi konyhákra ebédadagoként jelenleg: 2,40 forinttól 3,46 forint.¹⁸

A MÁV kollektív szerződés biztosítja a dolgozók étkeztetésén kívül — az üzemi konyha kapacitásától függően — elsősorban a nyugdíjasoknak, az aktív dolgozókkal azonos mértékű kedvezményes üzemi étkeztetést. Ahol lehetőség van rá — a teljes önköltség és nyersanyag térítés mellett — az üzemeltető szolgálati főnökség engedélye alapján a dolgozók családtagjai is igénybe vehetik az üzemi étkeztetést. Ezek azonban a kapacitás hiánya miatt — általában csak lehetőségként léteznek, pedig a nyugdíjas dolgozók számára a kedvezményes étkeztetés szociális segítséget is jelentene.

A vállalati hozzájárulás mértékét 1967-ben rögzítették, ezért csak a részesedési alap terhére lehet emelni, ezt a vasút R-alapjának színvonala nem teszi lehetővé. Az élelmiszerárak emelkedése miatt szükség lenne a dolgozók hozzájárulásának emelésére, hogy az étkezés magasabb színvonalú legyen.

Az üzemi étkeztetést a vasútnál csak egyes rétegek tudják igénybe venni. Az utazó forgalmi szolgálat, a pályaépítés és pályafenntartás dolgozói számára a naponta egyszeri meleg ételt is igen csekély mértékben tudják biztosítani. Ezek a dolgozók rendszertelenül étkeznek és hideg ételt fogyasztanak. Az étkezési lehetőségek bővítését gátolja az is, hogy

¹⁷ A Központi Vezetőség jelentése a Vasutasok Szakszervezete VIII. kongresszusának. 1971. március 17—18.

¹⁸ KPM Vasúti Főosztály adatai alapján, 1970.

— mint a népgazdaság más ágazataiban — a konyhai dolgozók az alacsony bérek miatt nagy számban elvándorolnak.

A negyedik ötéves terv időszakában ezen a téren is igyekeznek az elmaradást részben felszámolni. Üzemi konyhák és étkezők céljaira 106,3 millió forintot fordítanak, 12—13 nagy forgalmi csomóponton létesül üzemi konyha és étterem, hogy biztosítani tudják a forgalmi szolgálat dolgozóinak étkeztetési ellátását is.

EGYEN-, MUNKA- ÉS VÉDŐRUHA-ELLÁTÁS

Egy foglalkozás társadalmi presztízsét növeli, a dolgozók összetartozási érzését elősegíti az egyenruha viselete. Tőkés viszonyok között ez az uralkodó osztály megosztó taktikáját is szolgálja, hogy ezzel is megkülönböztessék az adott réteget. A felszabadulás előtt az egyenruha viselete a hozzátartozó kiegészítő, díszítő elemekkel olyan presztízs-szimbólumot jelentett, hogy elnyeréséért harcoltak a dolgozók. Az 1944-ben kiadott 71. sz. „Egyenruházati Szabályzat” határozta meg 1958-ig a vasutasok egyenruha-ellátását. Természetesen emiatt számtalan módosítást kellett végrehajtani. Az egyenruha viselete valamennyi dolgozóra kiterjedt, függetlenül attól, hogy a szolgálat ellátása ezt megkövetelte-e, így igyekezve eltörölni a hierarchikus különbségeket.

Ez az intézkedés helytelen volt, mert nem vette figyelembe a népgazdaság helyzetét, de a vasút anyagi lehetőségeit sem. (A könnyűipar kapacitásai még a lakosság ruházkodási szükségleteit is csak korlátozottan, nem megfelelő minőségben tudta kielégíteni, 1950-től a pamutszövet, a cipő belföldi fogyasztásra termelt volumene egyre csökkent, ezért áremelésekkel igyekeztek a kereslet-kínálat egyensúlyát megteremteni.) Az ellátásban 1952-től zavarok keletkeztek, egyes ruhadarabokból (bőrcsizma, BB-kabát, esőköpeny, posztó egyenruha és sávoly egyenruha) 30—50%-os volt a hiány; 1954-ben 16 000 munkásruha-, 35 000 sávolyöltöny-igényt nem tudtak kielégíteni. Az egyenruhafazon többszöri módosítása még fokozta az ellátási gondokat.

A problémák sokasodása miatt a Vasutas Szakszervezet IV.

kongresszusa határozatot hozott új ruhaviselési szabályzat kidolgozására. Az első vasúti ruházati utasítás, azon túl, hogy rendszerbe foglalta az egyen- és védőruha fogalmát, nem tudta megnyugtatóan rendezni a helyzetet. Az utasítás számos munkakörben megvonta a korábbi ellátást, és a munkakörök jelentős hányadánál kétszeresére emelte a viselési időt. A vasútnál több olyan munkaruhatípust (pl. esőköpeny, bunda), amely más népgazdasági ágakban munkaruha volt, egyenruhának minősítettek. Ez az utasítás tehát nem a szükséglet, hanem az adott lehetőség határain belül határozta meg a dolgozók ellátását.

Az ellátásra biztosított átlagos évi 1000 forint/fő a bekövetkezett árváltozások következtében egyre kevesebbnek bizonyult. Továbbra sem javult az anyagbeszerzés, ezért 120 000 egyenruhával ellátandó dolgozó számára nem tudták kellő időben — csak egy-két éves kieséssel — biztosítani a ruhákat.

Az 1958-ban kiadott utasításban fogalmazták meg első ízben — az ellátási problémák miatt — az egyenruha-térítés kifizetését, 6900 központi dolgozónál. Ezt az intézkedést a dolgozók kedvezően fogadták, mert az akkori egyenruha nem volt olyan minőségű, hogy emelte volna az irányításban részt vevők presztízsét. Ezekben az években mind több dolgozó kért egyenruha helyett térítést, különösen a nődolgozók. A vasútnál háromféle ellátási forma alakult ki:

- a dolgozók egy része ruhaellátásban részesült — számuk mintegy 120 000;

- a dolgozók más része pénzbeli ruhatérítést kapott;

- a dolgozók harmadik csoportja sem ruhaellátásban, sem térítésben nem részesült.

Ez feszültséget okozott a dolgozók körében. Ez a rendszer főleg az alacsony jövedelmi kategóriába tartozókat — akik nem részesültek ellátásban — sértette. De mind több volt a panasz a felemelt viselési idő, a késedelmes juttatás, az ellátás nehézségei miatt. Az újonnan felvett dolgozók csak hosszabb idő után részesültek egyenruha-juttatásban — ez is kedvezőtlenül befolyásolta a MÁV munkaerőhelyzetét. Tovább növelte a problémákat, hogy 1965-ben a ruhabeszerzési

keretet általában 10⁰/₀-kal csökkentették. A Vasutasok Szakszervezete kezdeményezésére a KPM területén a csökkenés mértéke 8⁰/₀, a vasútnál 4⁰/₀ volt. Még így is mintegy 8 millió forinttal csökkentették az 1958-ban megállapított ellátást.¹⁹

Ismét át kellett dolgozni a ruházati utasítást, hogy a korlátozott lehetőségek mellett (csökkentett keretösszeg) a legalapvetőbb munkafunkcióknál biztosítani tudják az ellátást. A tervezetet széles körű vita alapján készítették elő — és 1967. január elsejei hatállyal léptették érvénybe. Az ellátási problémákat ez az utasítás sem szüntette meg, mert a beszerzési keretet felemelték ugyan, de ez tulajdonképpen csak az áremelkedést kompenzálta.

Az új ruházati utasítás a pályafenntartási fizikai dolgozóknak, a kocsi- és mozdonyjavító lakatosoknak, egyes iparosoknak bakancssal való ellátását biztosította. Ez az intézkedés közel 30 000 dolgozót érintett.

A dolgozók kívánságának megfelelően 43 658 fővel bővítették az egyenruha-térítésben részesülők számát, olyan dolgozókkal, akik az utazóközönséggel közvetlenül nem érintkeznek. Az új ellátási rendszer is fenntartotta az ellátás három formáját, de az arányok lényegesen kedvezőbbek:

- az egyenruha-ellátásban részesülők száma kb. 80 000 fő;
- az egyenruha-térítésben részesülők száma 43 000—45 000 fő;
- az egyik ellátási típusban sem szereplő dolgozók száma 30 000—35 000 fő. (Ellátásuk általában a munka- és védőruha kategóriában biztosított.)

Az új gazdaságirányítási rendszer bevezetése megszüntette a szigorú központi keretgazdálkodás okozta problémákat, így az 1968—1969-es évben jelentős bővítésre került sor mind az ellátás elvi szabályaiban, mind a juttatásoknál. Az új utasítás egyik legfontosabb intézkedése, hogy a 80 000 egyenruhával ellátott dolgozónál bevezették a tiszta műszálból előállított, sötétszürke színű, könnyű anyagból készült nyári egyenruhát — értéke másfélszerese a korábbi sávoly anyagú, könnyen fakuló, kényelmetlen nyári egyenruhának. Az egyen-

¹⁹ A Vasutasok Szakszervezete jelentése 1970. 62. old.

ruhás dolgozók számára műszálas inget és nyakkendőt biztosítottak (10—12 millió forint), az új dolgozók azonnali munkaruha-, illetve egyenruha-ellátásban részesülnek. A lábbeli-ellátást kiterjesztették valamennyi segédmunkás kategóriára — ez megközelítőleg újabb 6000 dolgozó ellátását jelentette.

A 7/1967. egészségügyi miniszteri rendelet irány-nomenklatúrájának megfelelően felülvizsgálták a vasutas dolgozók védőruha-ellátottságának helyzetét. Az 1968. január elseji hatállyal bevezetett intézkedéssel különösen az időjárás ellen védelműl szolgáló ruhaféleségeket igyekeztek biztosítani, mivel a vasútnál számos munkát csak a szabadban lehet végezni. Minőségi kifogások miatt csökkentették a munkaruha és lábbeli viselési idejét.

A vasút üzemméretei és munkafunkcióinak sokrétűsége a munka-, egyen- és védőruhák számtalan fajtáját követeli meg, ezért nem hasonlítható össze más népgazdasági ágakkal. E területen az ellátás népgazdaságilag sem megoldott, a vasút ellátásának arányai és módjai is ezt tükrözik. Kétségtelen, hogy a forgalmi szakszolgálat dolgozóinak modern, korszerű egyenruhával való ellátása igen lényeges, mivel ezek a dolgozók közvetlen kapcsolatban vannak a lakossággal, és jelentős közöttük a nődolgozók aránya. A munka-, védő- és egyenruha szociálpolitikai szempontból is nagy jelentőségű a kedvezőtlen munkakörülmények között a szabadban dolgozó alacsony jövedelműek számára.

A munka- és egyenruha-ellátás megoldási lehetőségei nem túl biztatóak. Az 1967-ben felhasznált keret, a bázis emelése a részesedési alapot terheli. A MÁV részesedési alapjának méretei nem csupán gazdaságossági tényezők által meghatározottak, így a növekmény nem számottevő, és a keret emelésének lehetőségei igen korlátozottak.

EGÉSZSÉGÜGYI ÉS SZOCIÁLIS ELLÁTÁS

Az egyes rétegek életszínvonalát nemcsak nominálbérük, reálbérük szintje, kereseti arányai tükrözik, hanem az ún. társadalmi juttatások és intézményesített formáik, valamint az adott réteg munkakörülményei. Hazánkban a társadalmi juttatások 60⁰/₀-a természetbeni, 40⁰/₀-a pénzbeli. A lakosság jövedelmeinek kb. 75⁰/₀-a származik a végzett munkából, 25⁰/₀ pedig különféle társadalmi juttatásból. A társadalmi juttatások valamennyi összetevőjét természetesen nem vizsgálhatjuk, azokkal foglalkozom elsősorban, amelyek fontos szerepet játszanak a vasutas dolgozók életszínvonalának alakulásában.

A vasút üzemméretei már a felszabadulás előtt is saját szociális, társadalmi ellátási rendszer kialakulását eredményezték. Ez az önálló rendszer a felszabadulás után is tovább élt, de természetesen az össztársadalmi szociális és társadalmi ellátás részévé vált és ahhoz kapcsolódott.

A MÁV üzemméretei, foglalkoztatottainak nagy létszáma indokolja, hogy saját egészségügyi szervezettel, pályaalkalmasságot vizsgáló intézményekkel, preventív és gyógyító orvosi intézményekkel rendelkezék.

PÁLYAALKALMASSÁGI VIZSGÁLATOK

A vasút veszélyes üzem, ezért dolgozói általános egészségi állapota, érzékszervi, pszichés teljesítményeinek vizsgálata rendkívül fontos, mert nem kielégítő állapotuk akadályai lehetnek a munka elvégzésének. A forgalmi szolgálatot teljesítők (pl. a mozdonyszemélyzet) munkájuk során hang-, fény-

és alaki jelzéseket észlelnek, amelyekre a jármű sebessége mellett megfelelően reagálniuk kell.

A munkafunkciók természetesen intenzitásukban, veszélyeikben különböznek egymástól, ezért az alkalmassági vizsgálatok is más-más követelményeket támasztanak a dolgozóval szemben. Azoknál a dolgozóknál, akik a forgalom lebonyolításával közvetlenül összefüggő feladatokat látnak el, követelmény a teljesen ép érzékszervi működés, a jó általános egészségi állapot és a normál pszichés funkció. De még a forgalmi dolgozóknál is a feladatok milyenségétől függően három csoportba sorolják a munkaköröket.

Az első csoportba tartoznak azok, akik a forgalom lebonyolítása kapcsán olyan munkakörökben teljesítenek szolgálatot, ahol egyéni tevékenységükkel befolyásolják a forgalom vitelet, és előidézhetik maguk, illetve munkatársaik vagy a közlekedő vonatok balesetét. E munkakörökben (pl. mozdonyismerélyzet, forgalmi szolgálattevők, kocsirendezők stb.) az észlelés és a végrehajtás között rendelkezésre álló időben differenciált fizikai-szellemi tevékenységet kell végezni. Ezért tőlük maximális érzékszervi teljesítményt, szellemi funkciót és jó kondíciót, egészséges szervezetet követelnek. Egyes munkahelyeken, például a nagy sebességű forgalomvitelben még külön kiválasztják a normál funkció feletti teljesítőképességgel rendelkező egyéneket.

A második csoportba tartoznak azok, akiknek munkája közvetve hat a forgalomra. Velük szemben az érzékszervi, egészségügyi követelmény nem olyan szigorú, de pszichés működésüknek normálisnak kell lennie.

Azoknak, akik a forgalom lebonyolítása közben tevékenykednek, de munkájuk végzése közben csak saját testi épségükre ügyelnek, a harmadik csoport alkalmassági követelményeinek kell megfelelniük. Természetesen normál pszichés működés mellett, munkájuknak megfelelő általános egészségügyi állapottal és érzékszervi teljesítményekkel kell rendelkezniük.

Az 1969-es üzemszociológiai vizsgálatokban a vasutasok alkalmasságát összesítő adatok azt mutatják, hogy az első alkalmassági csoportba tartozók legnagyobb számban az egyes

vasútigazgatóságoknál található. A központi, irányító jellegű munkakörökben a vasút régi, idősebb dolgozóit foglalkoztatja, s így alkalmassági csoportjuk is más szintű. Elgondolkoztató jelenség, hogy egyes (Debrecen, Miskolc) vasútigazgatóságoknál magas a második és a harmadik alkalmassági csoportba tartozók aránya. Ez jelzi az „előregedés” folyamatát, de kétségtelenül azt is, hogy a munkaerőhiány miatt a MÁV kénytelen engedményeket tenni az alkalmassági követelményeknél.

A MÁV Igazgatóság pécsi területén a megkérdezettek 27⁰/₀-a nem tartotta egészségi állapotát megfelelőnek, kétharmad részük úgy nyilatkozott, hogy ez a szolgálat ellátásában is zavarja.¹

Mivel a magasabb egészségügyi alkalmassági kategória magasabb béreket is biztosít, ezért a dolgozók titkolják alkalmatlanságukat, és gyakran igyekeznek elkerülni az orvosi felülvizsgálatot. (Évente 300—400 dolgozó kerül ilyen helyzetbe.) Az új dolgozóknál sem tudnak mindig ragaszkodni az előírásokhoz. Az újonnan felvett dolgozók között végzett felmérés szerint a forgalmi utazószemélyzet 89,4⁰/₀-a — a nem utazó személyzet 88,8⁰/₀-a — az első alkalmassági csoportba tartozik, és mivel sok közöttük a 40—50 éves, alkalmassági szintjük hamarosan visszaesik.²

Az alkalmassági vizsgálatokat a KPM Vasúti és Közúti Alkalmasságvizsgáló Intézete, a MÁV ellenőrző üzemi orvosai, valamint az igazgatóságok egészségügyi főcsoportjainak főorvosai végzik. Feladatuk ezenkívül a munkahelyi preventív, gyógyító ellátás is. Az utóbbi években megkezdték az ellenőrző és üzemorvosi tevékenység összevonását. Az ilyen munkakörben dolgozó orvosok feladata a munkakörülmények, az egészségügyi-szociális létesítmények figyelemmel kísérése és részben a dolgozók gyógykezelése.

Területileg áttekintve a helyzetet, az orvosi létszám eloszlása nem egyenletes, számos jelentős szolgálati helyen, ahol

¹ NEB-vizsgálat, 1969. Baranya megye.

² MÁV újfelveételes dolgozóinak statisztikai, szociológiai felmérése, 1969. KPM Vasúti Főosztály.

van rendelő, nincs főfoglalkozású orvos; például Salgótarján, Balassagyarmat, Hegyeshalom, Budapest Déli pályaudvar (egy főfoglalkozású orvos van), Nagykanizsa. A Pécsi Igazgatóság területén a negyedik ötéves terv időszakában több helyen ellenőrző üzemorvosi központ épül (a vasútigazgatóság négy főfoglalkozású ellenőrző üzemorvosi létszámával kedvezőtlen helyzetben van, bár Baranya megye országos átlagban szakorvosokkal kielégítően ellátott). A MÁV Szombathelyi Igazgatóság üzemorvosi ellátottsága sem kielégítő; Zala megye — ahol az igazgatóság területileg részben elhelyezkedik — szakorvosi ellátottságban országosan is az utolsó előtti helyen áll. A negyedik ötéves terv időszakában itt is új üzemorvosok állnak munkába.

A vasutas dolgozók foglalkozási betegségei között a leggyakoribb a reumatikus (47⁰/₀), az idegrendszeri (30⁰/₀) és a mozgásszervi (23⁰/₀) megbetegedés.³ A reumatikus és mozgásszervi megbetegedések általában nem listavezetők. De a vasútnál még mindig magas a szabadban, kedvezőtlen munkakörülmények között végzett munka aránya, s ezért fordulnak elő itt gyakrabban ezek a betegségek.

Hazánkban a neurotikus megbetegedések száma 1960-hoz viszonyítva 1968-ban 31⁰/₀-kal volt magasabb. (A neurózis terjedése világszerte gyors.) A vasútnál az idegrendszeri megbetegedések gyakoriságának az is oka, hogy a modern technika térhódítása megnövelte a munkaintenzitás fokát, amit súlyosbít a létszámhiányból adódó túlterhelés.

GYÓGYÍTÓ ORVOSI SZOLGÁLAT

A járó- és fekvőbeteg-ellátást a MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet, a szolnoki hasonló rendeltetésű intézmény, valamint a péceli MÁV kórház végzi. Rendelőintézetek működnek még Békéscsabán, Debrecenben, Miskolcon, Pécsen, Szegeden, Szombathelyen. A tuberkulotikus megbetegedések gyógyítását szolgálja a budakeszi MÁV Tüdőgyógyintézet.

A MÁV egészségügyi intézményei az egészségügyi hálózat

³ Vasutasok Szakszervezete adatai, 1970.

egyenetlen területi elhelyezkedését tükrözik, az intézmények a fővárosra koncentrálódnak. A kórházi ágyak számának egyharmada van országos viszonylatban Budapesten;⁴ a MÁV esetében ez az arány (lásd a 21. táblázatot) 62⁰/₀ körül mozog.

A MÁV kórház az ország egyik legnagyobb és kitűnően felszerelt kórháza, de épülete régi, ezért nem felel meg a korszerű ellátás követelményeinek. Az épület rekonstrukciója a negyedik ötéves terv folyamán valósul meg. A szolnoki MÁV kórház közepes méretű, 300 ágyas; a péceli a kisebb kórházak közé tartozik, 130 ágyas. Az egy betegre jutó ápolási napok tekintetében e két nagyobb kórház az országos átlagnál kedvezőbb eredményt mutat: 15,1 nap/beteg, illetve 13,9 nap/beteg átlagával. (Országos átlag 10,8 nap/beteg.⁵) A péceli kórházban a 130 ápolási nap/beteg minden adatot felülmúl. Ennek oka az a kényszerhelyzet, hogy nincs vasutas szociális otthon és az állami szociális otthonok az igényeket messze nem tudják kielégíteni. Ezért a MÁV az idős, beteg vasutas dolgozókat kénytelen a péceli kórházban elhelyezni. A negyedik ötéves terv időszakában Pécelen létesül majd a 200 ágyas, vasutas szociális otthon, amelyik foglalkozni fog a gerontológiai tényezők hatásával kapcsolatos kutatással és ellátással is. A budakeszi 250 ágyas MÁV Tüdőgyógyintézet korszerű felszereltségével, orvosi-egészségügyi dolgozói karával az ország egyik legkorszerűbb intézménye.

A kórházak ambuláns rendelése mellett működnek járóbetegeket ellátó rendelőintézetek. Ezeket 1950—1955 között hozták létre. A rendelőintézetek zsúfoltságát jelzik az egy beteg gyógykezelésére jutó percátlagok (országos szint: 8 perc egy gyógykezelés),⁶ a MÁV Központi Rendelőintézetében 4,7, Békéscsabán 11,3, Debrecenben 7,6, Miskolcon 6,9 Pécsen 6,5, Szegeden 12,6, Szombathelyen 6,3, Szolnokon 6,2.⁷

A központi intézet alacsony rendelési percátlaga a korsze-

⁴ Egészségügyi helyzet, 1968. KSH Statisztikai Időszaki Közlemények, 159. köt.

⁵ KPM Vasúti Főosztály adatai, 1969.; Egészségügyi helyzet, 1968. KSH Statisztikai Időszaki Közlemények, 159. köt.

⁶ Ugyanott.

⁷ KPM Vasúti Főosztály adatai, 1969.

rű felszerelésnek tulajdonítható. A legfontosabb a Központi Rendelőintézet új helyiségeinek kialakítása, amelynek építése a Rudas László utcai MÁV-házak részbeni szanálása után kezdődik meg. A negyedik ötéves terv időszakában Záhonyban új rendelőintézet épül.

Speciális vasúti, vagy a gyakran előforduló megbetegedések gyógyítása céljából a MÁV *gyógyházakat* tart fenn. Mozgásszervi megbetegedések kezelését szolgálja a hévízi és a harkányi 56, illetve 138 ágyas gyógyház. A vonyarcvashegyi üzemi üdülő 1963 óta ősszel és télen (7 hónapon át) az idegrendszeri megbetegedésben szenvedők és lábadozók számára gyógyházként üzemel, 72 ággyal. A szívbetegek számára Balatonfüreden 24 ágyas, a légzőszervi megbetegedésben szenvedő gyermekek részére Budapesten, a Szabadság-hegyen létesült 38 ágyas gyógyház.

A speciális gyógyintézetek nem olyan méretűek, hogy kielégítsék a MÁV dolgozóinak ilyen igényeit, ezért az ország más szakintézményeiben is biztosítanak ágyakat vasutas dolgozók számára. A speciális vasutas — reumatikus és mozgásszervi — betegségek gyógyítására a negyedik ötéves terv éveiben jelentős fejlesztést valósítanak meg Harkányban és Hévízen.

Kétségtelen azonban, hogy a társadalmi juttatások intézményesített formái közül az egészségügy magas színvonalú. A vasút egészségügyi hálózata a vasutas dolgozók családtagjainak ellátásával is foglalkozik, tehát hatóköre szélesebb, mint a közvetlen vasúti foglalkoztatottaké.

TÁRSADALOMBIZTOSÍTÁSI SZOLGÁLTATÁSOK

Társadalmi fejlődésünk nagy vívmánya a társadalombiztosítás kiterjesztése a lakosság szinte egészére; országosan a saját jogú biztosítottak száma 5,8 millió fő,⁸ a vasutas saját

⁸ Egészségügyi helyzet, 1968. KSH Statisztikai Időszaki Közlemények, 159. köt.

jogú biztosítottak 1970-es létszáma, a nyugdíjasokkal együtt, 225 643 fő, tehát az összes saját jogú biztosítottaknak közel 50%-a, és a hozzátartozói jogosultság köre is igen kiterjedt.⁹

TÁPPÉNZ

A felszabadulás előtt a vasút munkásai, alkalmazottai keresőképtelenségük idejére meghatározott összegű táppénzt kaptak, ami körülbelül megfelelt munkabérük 65%-ának. Ez a tőkés viszonyok között jelentős vívmány volt. Ma az állami vállalatoknál dolgozók — ha 2 évnél hosszabb megszakítás nélküli munkaviszonnyal rendelkeznek — 75%-os táppénzt kapnak. A felszabadulás előtt a kórházi ápolás idejére az egyedülálló dolgozó nem kapott táppénzt, 1950 óta ilyen esetben a táppénz 50%-ára jogosult, a családos dolgozó pedig 80%-ára.

A vasutas réteg egészségügyi és szociális helyzetének, munkakörülményeinek mutatója a táppénz összvolumenének alakulása. Népgazdaságunkban a táppénz aránya az 1960-as évektől lassan emelkedő tendenciát mutat. A táppénz százaléklékban kimutatott népgazdasági átlaga 1957—1961 között 4,5%-ot tett ki, az 1968. évi 4,9%-os és az 1970. évi 5,5%-os népgazdasági átlaggal szemben.¹⁰ A vasút 1967-ben 6,1%-kal, 1970-ben már 6,6%-kal szerepel.¹¹ Az ágazat mutatói egyre jobban meghaladják az átlagos színvonalat, de az iparét is. Mi ennek az oka? A létszámhiány miatt a munkaintenzitás növekedése, a technika átmeneti állapota (a legkorszerűbb és az elmaradott egymás mellett élése), a vasúti szolgálat veszélyessége, a munkahelytől távol lakás mind olyan tényezők, amelyek választ adnak a kérdésre. A megoldást a munkaerő-ellátottság kedvezőbb szintre emelése, a technika további fejlesztése és a vasút foglalkoztatottjainak „megfiatalítása” jelentené.

⁹ Központi Vezetőség jelentése a Vasutasok Szakszervezete VIII. kongresszusának. 1971. március 17—18. 49. old.

¹⁰ Egészségügyi helyzet, 1968., KSH Statisztikai Időszaki Közlemények, 159. köt.; Statisztikai közlemények, KSH 1971. 1. sz.

¹¹ A Központi Vezetőség jelentése a Vasutasok Szakszervezete VIII. kongresszusának. 1971. március 17—18. 58. és 72. old.

A táppénzhez hasonlóan a *nyugdíj* is olyan típusát képviseli a társadalmi juttatásoknak, amely szoros kapcsolatban van a munkában szervezett jövedelemmel, az aktív keresőképes korban kifejtett tevékenységgel. Társadalmunkban egyre gyorsabban emelkedik a nyugdíjasok részaránya.

A nyugdíjasok között a vasút nyugdíjasai jelentős hányadot képviselnek, hiszen a MÁV-nál már a felszabadulás előtt is volt nyugdíj, illetve nyugbérrendszer. A vasutas nyugdíjasok között a saját jogú, származékos és baleseti járulékosok csoportjait találhatjuk, akiknek nyugdíjösszege, létszintje jelentősen különbözik egymástól (lásd a 22. táblázatot).

A felszabadulás óta 6 nyugdíjrendelettel próbálták rendezni a nyugdíjasok helyzetét.¹² Gondot okozott a felszabadulás előtti évek beszámítása, mivel az igazolások folytán számos vasutas szolgálati időt veszített. Újabb nyugdíjrendeletek jelentek meg, például az 1959. január elseje előtt nyugdíjba kerültek nyugdíjának, az özvegyi és az árvaellátás összegének emelésére. Az 1970-ben végrehajtott rendezés, az alacsony nyugdíjak felemelése a vasút nyugdíjasai közül 79 802 főt érintett, ez az adat is bizonyítja, hogy a vasútnál milyen szociális problémát jelent az alacsony nyugdíjasok magas száma. Emelkedett a nyugdíjtörzsbe tartozó, munka szerinti jövedelmek beszámításának köre. Kedvező intézkedés: az ötévi megszakítás előtti munkaviszony beszámítása és az igazolási eljárások miatt elvesztett idők figyelembevétele.

A vasútnál továbbra sem elhanyagolható az alacsony összegű származékos nyugdíjban részesülők helyzete; a vasút a

¹² Az 1954-es nyugdíjtörvény a nyugdíj folyósítását 10 éves munkaviszonyhoz kötötte és 55, illetve 60 éves életkorhoz. A nyugdíj alapját képező törzsn nyugdíjat az átlagkereset havi 50%-ára emelte, s ezt kellett pótlékolni a felszabadulás óta munkaviszonyban töltött minden év után 10%-kal. A minimális nyugdíj ekkor 500 forint volt, az átlagnyugdíjak 700 forint körül alakultak. Az 1954. év előtti vasutas nyugdíjasok nyugdíjátlagát 25—30%-kal emelték, azonban még így is a 700 forintos átlag alatt maradt. — *Gulyás János*: Szabad úton. 1945—1970. Vasutasok Szakszervezete 1970.

népgazdaságnak olyan ágazata, ahol ez az állapot az országos átlagnál kedvezőtlenebb. Az 1970. évi adat szerint 1150 forint a saját jogú nyugdíjak átlagának értéke (225 forint az emelkedés), a származékos nyugdíjaknál az átlagérték 525 forint (71 forintos emelkedés). Ez igen alacsony érték, de itt is jelentős különbség van még az 1959. január elseje előtt és után nyugdíjba mentek átlagai között. Számítások szerint az alacsony összegű nyugdíjban részesülők, rokkantsági járulékosok száma — akik nem érik el az 1000 forint havi járadékot — 16 060 fő, közülük mindössze 273 fő nyugdíja éri el az 1100 forintot.¹³

Az áremelkedések hatásának ellensúlyozására vezette be 1971-ben a kormány az évi 2%-os általános nyugdíjemelést; nyilvánvaló, hogy az alacsony nyugdíjak emelésében ennél sokkal erőteljesebb progresszivitásnak kell érvényesülnie. További kedvező intézkedés a magyar forradalmi munkásparaszt kormány 45/1971 (XII. 24.) sz. rendelete a továbbdolgozásra ösztönző nyugdíjpótlékról.

Ennek értelmében nyugdíjpótlék jár annak a dolgozónak, aki öregségi nyugdíjra jogosultságának megszerzése után — a nyugdíjigénybevétel nélkül — legalább egy évet munkában töltött.

A nyugdíjpótlék — a termelésben és a forgalomban, valamint a lakosság ellátásával kapcsolatban álló — fizikai munkakörökben 1972. január elseje után munkában töltött minden teljes év után az öregségi nyugdíj 7—7%-a, egyéb munkakörökben munkában töltött minden teljes év után pedig 3—3%-a.

Az 1972. január elsejét megelőzően munkában töltött időben az ösztönző nyugdíjpótlék mértéke fizikai munkakörökben az öregségi nyugdíj 3—3, egyéb munkakörökben pedig 1—1%-a.

Ez nagy jelentőségű a vasútnál is, hiszen itt még erőteljesebben fog emelkedni a nyugdíjjogosultak aránya, az ágazat elöregedése miatt. Természetesen ez a módszer az aktív kor-

¹³ A Központi Vezetőség jelentése, a Vasutasok Szakszervezete VIII. kongresszusának. 1971. március 17—18. 72. old.

tól távol levő nyugdíjasok, járadékosok számára nem megoldás. A kérdés összetársadalmi megoldásának kibontakoztatása negyedik ötéves tervünk fontos szociálpolitikai feladata, de a MÁV-nak is kell saját forrású megoldásokat keresnie.

CSALÁDI PÓTLÉK

A felszabadulás előtt a munkások közül csak azok részesültek *családi pótlékban*, akik legalább 20 munkást foglalkoztató üzemben dolgoztak. A családi pótlék a gyermek 14 éves koráig járt. Az állami alkalmazottak családi pótlékot a gyermek 24 éves koráig és nagyobb összegben kaptak.

A felszabadulás után fokozatosan bővült a családi pótlékra jogosultak köre. A családi pótlék összegét egységesen állapították meg, ami megszüntette a fizikai és szellemi dolgozók családi pótléka közötti méltánytalan megkülönböztetést. Családi pótlékra jogosulttá vált a kötelező társadalombiztosítás alá tartozó minden ipari dolgozó. A gyermekekre vonatkozó korhatár az addigi 14 évről 16 évre emelkedett.

A családi pótlék összege, a többszöri emelés ellenére is, csupán elenyésző részét fedezi a gyermek eltartási költségeinek. A családi pótlék kiadásai a vasútnál az utóbbi években zuhanásszerűen csökkentek, az előregedés és a fiatal munkaerő-utánpótlás alacsony volta miatt. Természetesen motiválja a helyzetet az erőteljes létszámcsökkenés és a több gyermekes családok számának csökkenése is. Az egy- és kétgyermekes vasutas családok 1969-ben a családok között 55,9⁰/₀-ot képviseltek, a gyermektelen házaspárok 27,2⁰/₀-os, a háromgyermekesek 10,7⁰/₀-os arányával szemben. (A statisztika szerint a vasutas dolgozók körében is magasabb a több gyermekesek aránya hazánk kevésbé iparosodott, agrárjellegű vidékein.³⁴)

A családi pótlék emelése — mint a társadalmi juttatások általában — összetársadalmi, életszínvonal-politikai feladat. (1972-től a több gyermekes családok és az egyedülállók pótlék-összegét felemelték.) A munkaerő fiatalításának és ezzel a

³⁴ A MÁV 1969. évi teljes körű munkaügyi adatfelvétele anyagának üzemszociológiai feldolgozása, 1970.

családos dolgozók körének bővítése a vasútnál a korszerű technika igényeinek, az üzemvitel folyamatossága biztosításának is követelménye.

GYERMEKGONDOZÁSI SEGÉLY

A 3/1967. és az 5/1969. sz. kormányrendelet — illetve módosítás — intézkedett a *gyermekgondozási segély* bevezetéséről. A vasutas dolgozó nők körében magas azoknak az aránya, akik igénybe veszik a segélyt. Míg a kereső szülő nők körében 67,4⁰/₀ az igénybevétel aránya,¹⁵ a vasútnál alkalmazásban álló fizikai dolgozó nők (a kereső szülő nők százalékában) 80,3⁰/₀-a veszi igénybe a segélyt. Ilyen magas arány még az építőiparban fordul elő. A számok azt bizonyítják, hogy a MÁV nődolgozóinak munkakörülményei, szociális ellátása, bérszínvonala olyan, aminél kedvezőbb körülményeket teremt a segély igénybevétele. A gyermekgondozási segély költsége a vasútnál 1967-ben 1 059 000 forint volt. Ez 1970-ben már 21 millió forintra emelkedett.¹⁶

A MÁV-nál a szociális helyzet, a társadalmi juttatások alakulásában szerepet játszik az ÖTA is, amely valóban speciális vasúti képződmény. A 0,5⁰/₀-os ÖTA már 1930-ban működött, a MÁV Betegségi Biztosító Intézete keretei között bizonyos önkormányzattal rendelkezett, kisebb segélyeket folyósított tagjainak, illetve a családtagok bizonyos körének. A felszabadulás után az ÖTA gazdálkodási, igazgatási tennivalói a vasutas szakszervezet vezető szerveinek kezébe kerültek. A segélyek emelkedtek, több újabb segélyt vezettek be.

A 0,5⁰/₀-os ÖTA célja, hogy tagjait — és ezek igényjogosult családtagjait — a társadalombiztosítási jogszabályokban biztosított mértéken túl segélyezze, a csak ÖTA terhére igényjogosult családtagoknak a társadalombiztosítási jogszabályokban biztosított mértékű segélyezése, gyógyintézetek létesítése, bővítése és korszerűsítése.

¹⁵ Gyermekgondozási segély, 1968. KSH 1969.

¹⁶ Vasutasok Szakszervezete jelentése a „Vasúton dolgozó nők gazdasági, szociális helyzetéről”, 1970.

A segélyeken kívül az ÖTA alapjai fontos szerepet játszottak a vasutas egészségügyi intézmények létrehozásában, amelyek a nem termelő beruházásokra fordítható alacsony összegek miatt másként nem jöttek volna létre. Az ÖTA akkumulációiból épült fel: a péceli 130 ágyas kórház, a szombathelyi, a pécsi, a debreceni rendelőintézet. Fejlesztették a MÁV Kórházat és ebből épült fel hazánk egyik legkorszerűbb tüdőgyógyintézete, a 250 ágyas budakeszi MÁV Tüdőszanatórium.¹⁷

Az ÖTÁ-t 1953-ban megszüntették. Ez helytelen volt, mert így a vasutas dolgozók elvesztették az egészségügyi hálózat bővítésének, korszerűsítésének fontos alapját. Ugyanakkor ezekben az években megszorodott a baleseti járadékosok, alacsony összegű nyugdíjban részesülők aránya, akiknek az ÖTA segélyeire szükségük lett volna.

A dolgozók kívánságára 1957-ben ismét bevezették az ÖTA-megajánlást. Az ÖTA tagjai lehetnek a vasutas társadalombiztosítás keretébe tartozó biztosítottak, akik a 0,5⁰/₀-os járulékot megajánlották. A belépés önkéntes, a tagság csak kilépéssel, törléssel, illetőleg elhalálozással szűnik meg.

Az ÖTÁ-ban dolgozók segélyezésének számos típusa létezik.¹⁸ Fontos juttatás, hogy a társadalombiztosításra nem igényjogosult, de a 0,5⁰/₀-os alap terhére igényjogosult minden típusú gyógyintézeti kezelésben részesül. Az ÖTÁ-nak tagja a vasutas dolgozók 97⁰/₀-a, s ezen keresztül családtagjaik is széles körben. Az ÖTA alapjaiból valósul meg a debreceni és a nagykanizsai új rendelőintézet, a budakeszi rehabilitációs pavilon stb.

Az Önkéntes Támogatási Alap a nagy üzemméretű MÁV-nál fontos szerepet játszik a szociális juttatások kiegészítésében, az egészségügyi hálózat fejlesztésében.

¹⁷ Vasutasok Szakszervezete adatai alapján, 1970.

¹⁸ A társadalombiztosítási juttatások kimerítése utáni ÖTA-segély, szanatóriumi, terhességi, szülési, tébécés és elmebetegek részére szolgáló segély stb.

Az üdültetés a MÁV-nál is felszabadulás utáni vívmány. A vasutas dolgozóknak van saját üdülőjük és részesülnek a SZOT kedvezményes üdültetésében is. Jelenleg 29 üzemi üdülő és hétvégi pihenőhely működik, összesen 1360 férőhellyel. Az első üdülőket társadalmi munkával hozták létre, az első és második ötéves terv beruházásaiból 600 férőhelyet, a harmadik ötéves terv eredményeként újabb 366 férőhelyet biztosítottak. A vasutas üdültetésnél — az országos tapasztalatoknak megfelelően — alacsony a fizikai dolgozók részesedése, például 1960-ban 51,2⁰/₀, 1961-ben 48,5⁰/₀, 1962-ben 49,6⁰/₀ volt a beutalt fizikai dolgozók aránya. A változás ma sem számottevő.¹⁹ A legutóbbi évek eredményeit figyelembe véve 20 000—25 000 felnőttet és gyermeket üdültetnek évente. A SZOT és a vállalati üdültetés a tagság 7—7⁰/₀-át juttatta üdüléshez. A nyári üzemeltetésű vasutas üdülők aránya a 150 000 foglalkoztatotthoz képest elenyésző. Egy vasutas dolgozóra és családtagjaikra — 1969-es adatok szerint — mindössze 0,7 üdülési nap jut. A saját üdülők férőhelyeinek növelését igyekszik elérni a vasút a negyedik ötéves tervben, 200+100 férőhelyes nagyobb üdülők és hétvégi pihenők létesítésével (35—40 millió forint). Gyermeküdültetésre részben a MÁV nevelőotthonait, részben a balatonkenesei gyermeküdülőt használják fel. Így évente 3400 gyermeket üdültetnek, két héten át.²⁰

BÖLCSŐDEI, ÓVODAI ELLÁTOTTSÁG

A felszabadulást megelőzően a MÁV-nál nem működtek napköziotthonos óvodák, bölcsődék. Kétségtelen, hogy a vasút más vállalatokat, üzemeket megelőzően kezdett a gyermekintézmény-rendszer kialakításához, és ennek terheit részben mindvégig viselte. A vasúti munka jellegzetességét figyelem-

¹⁹ Gulyás János: Szabad úton. 1945—1970.; Vasutasok Szakszervezete adatai alapján, 1970.

²⁰ KPM Vasúti Főosztály adatai alapján, 1970.

be véve alakultak ki a napköziotthonos óvodák. Ezeket 1953-ig a jóléti alap terhére üzemeltették, 1953 óta állami költségvetésből, a jóléti alapból és 1968 óta a részesedési alapból. Az óvodák férőhelyei az 1945. évi 187-ről 1970-re 1085-re emelkedtek.²¹

A férőhelyek számának szaporodása a növekedés ellenére nem volt gyors, mivel az intézmények közül több nem gyermekintézményként létesült, s így az évek folyamán egy gyermekre jutó m² területet emelni kellett. A napköziotthonos óvodák területi elosztása nem egyenletes: 4 Budapesten működik 337 férőhellyel, 2 Szegeden, Dunakeszin, Pécsen, Dombóváron, Nagykanizsán és Szombathely területén egy-egy. Az utóbbi években növekedett az óvodák iránti igény. A vasutas napközis óvodák túlszűfoltak, a férőhelyek kihasználtsági foka 120%, bár ez a 160%-os országos átlagnál kedvezőbb. Több intézmény korszerűtlen, bár 1968 óta a részesedési alap terhére növelték a modernizálási, felújítási kiadásokat,²² de a férőhelybővítés nem jelentős.

A bölcsődei férőhelyek száma is jelentősen emelkedett az 1951. évi 40-ről 1970-re 497-re. Budapesten 84 férőhelyes intézmény van, a többi Dunakeszi, Hatvan, Miskolc, Szolnok, Nyíregyháza, Szombathely területén, a záhonyi 60 férőhelyes bölcsőde 1969 óta működik.²³

Országos tapasztalat, hogy a gyermekgondozási segély bevezetése óta csökken a bölcsődék iránti igény. Mivel a segélyt igénybe vevők száma a vasútnál jelentős, itt is hasonló tendencia mutatkozik.

A bölcsődéknél is, mint az óvodáknál, szükség volt az egy gyermekre jutó négyzetméter-arány korrekciójára, ezért kisé csökkent a férőhelyek száma. Üdvözlendő kezdeményezés Szolnokon 1 200 000 forint beruházási keret átadása a Szolnoki Városi Tanács Végrehajtó Bizottságának bölcsőde építésére. Így részben kielégíthetik a vállalat dolgozóinak igényeit

²¹ Ugyanott.

²² A Kozponti Vezetőség jelentése a Vasutasok Szakszervezete VIII. kongresszusának. 1971. március 17—18.

²³ KPM Vasúti Főosztály adatai alapján.

is. A bölcsődei kiadások 80%-át a részesedési alapról fedezik.²⁴

MÁV NEVELŐOTTHONOK

A felszabadulás előtt a MÁV nevelőotthonai különleges — utánpótlást nevelő, szociális, magyarosítási törekvéseket szolgáló — intézmények voltak.

A felszabadulás után, a már több évtizede működő szegedi, kaposvári és kőszegi intézetek mellett, 1948-ban megnyitották a békéscsabai, 1955-ben a répceszentgyörgyi, majd 1959-ben a bodrogolaszi intézeteket is. Gondozottjaik között árva és elhagyott gyermekek, egyedülálló, nagycsaládos, üzemi balesetet szenvedett, távoli őrházakban lakó szülők gyermekei vannak — akik erre szociális szempontból rászorulnak.

Az intézetek célja szociális és kulturális jellegű. Bentlakóinak teljes ellátást, koruknak megfelelő gondozást, illetve képzést biztosítanak és segítik felnőtté vált lakóit a pályaválasztásban. Igyekeznek őket a vasúti munkára orientálni.

A MÁV nevelőotthonai szakosított otthonokként működnek:

Bodrogolaszi: általános iskolás korú első-, valamint V—VIII. osztályos fiúk részére (Miskolci Igazgatóság területén);

Kaposvár: általános iskolás korú I—VIII. osztályos leányok számára (Pécsi Igazgatóság területén);

Kőszeg: koedukált óvodáskorú és I—VIII. osztályos általános iskolás fiúk részére (Szombathelyi Igazgatóság területén);

Répceszentgyörgy: általános iskolás korú V—VIII. osztályos fiúk részére (Szombathelyi Igazgatóság területén);

Békéscsaba: középiskolás korú, I—IV. osztályos leányok számára (Szegedi Igazgatóság területén).

A szegedi 220, a kaposvári 220, a kőszegi 180 fő befogadására alkalmas, míg a békéscsabai 40, a répceszentgyörgyi 120, a bodrogolaszi pedig 120 főt tud befogadni. Ma már az igények növekedése miatt az otthonok túlszűfoltak.

A nevelőotthoni férőhelyekre a felvételek pályázat útján

²⁴ Ugyanott.

történnek, a vasútigazgatóságok székhelyein működő felvételi bizottságoknál. A növendékek az intézetben forma-, illetve egyenruhát viselnek, az utóbbi megegyezik az államvasúti dolgozók egyenruhájával.

A negyedik ötéves terv időszakában épül fel a békéscsabai és szegedi nevelőotthon 120—120 fős részlege leányok számára. Ezzel biztosítani lehet az utóbbi években emelkedő igény kielégítését, és így lehetővé válik a két intézmény szakosítása.

A SZAKKÉPZÉS TÍPUSAI ÉS FORMÁI

A VASÚTNÁL

Egy réteg szerkezetének felvázolásában egyik fontos összetevő a szakképzettség típusainak vizsgálata. A termelési eszközöket az ember felhalmozott tudása, tapasztalata segítségével állítja elő és mozgatja, ezért szoros kapcsolat van a termelés e két tényezője között. A termelés eszközei meghatározzák a velük dolgozó emberek szakképzettségének fokát, mértékét, az ember szakképzettsége, termelési tapasztalata pedig visszahat a termelés eszközeire. Ha a két tényező között jelentős a különbség, akkor ellentmondások, egyenlőtlenségek alakulnak ki, a termelőfolyamatban zavarok keletkeznek. A társadalmasodott termelés megköveteli, hogy a perspektívákat figyelembe véve alakítsuk ki és fejlesszük azt a rendszert, amelyben a szakképzés elsajátítása folyik. Ezért szükséges külön foglalkozni a vasúti szakképzés rendszerével, típusaival, az elsajátított szakképzettség mértékével, a jövő igényelte továbbfejlesztés mikéntjével.

A vasút üzemjellege miatt számtalan munkatípus létezik és az üzem vezetése többlepcsős feladat. A vezetés középszintű funkciói a termelőfolyamat közvetlen részét képezik, hiszen a forgalom szolgáltató-, termelőtevékenysége nem valósítható meg összehangoló funkciók nélkül. A vasút üzemtevékenységében az üzemet belülről integráló tényezők fontossága már korábban nyilvánvaló volt, mint a népgazdaság más ágazataiban. A vasút már a technikai, üzemi koncentráció magas színvonalán jött létre, a „vezetőképzés” bizonyos formái már a tőkés fejlődés során alakultak ki. A felszabadulás előtt már voltak a MÁV-nak tisztképző intézetei — a középfokú vezetés káderképző bázisai —, ezek a tőkés érde-

keknek megfelelő szelekciót hajtottak végre a vezetésbe kerülők körében.

A vasút veszélyes üzem, fegyelme félig katonai jellegű, ezért a dolgozók tevékenységét számos utasítás, rendelet szabályozza, amelyeket ismerniük kell. A külszolgálati területeken is szükség van az olyan tanfolyamokra, ahol a dolgozók megismerkedhetnek az utasításokkal, rendeletekkel. A vasút koncentrál ipari üzemeket, műhelyeket is. Itt a felszabadulás előtt az iparban is általános tanoncképzés volt uralkodó. A szocializmus viszonyai között ez átalakult és az ipari képzés formáihoz hasonlóan, vagy azzal teljesen együtt létezik.

A szocialista vasút szakoktatási, képzési rendszere hazánkban az 1960-es években alakult ki. A képzési formákat a munkajelleg funkcióknak, irányítási típusoknak megfelelően törekedtek kialakítani. A képzés formái egymással összefüggtek, egymásra épültek. Természetesen a kialakult típusokat, formákat befolyásolta az állami oktatási rendszer felépítése és a munkaerőhelyzet alakulása is.

S Z A K M U N K Á S K É P Z É S

Az *ipari szakmunkástanuló-képzés* a Munkaügyi Minisztérium iparitanuló-iskolaiban, az iparitanuló-iskolák tanműhelyeiben, a vasúti tanműhelyekben, az üzemi műhelyekben folyik. A vasúti iparitanuló-képzés döntően a vasipari szakmákra koncentrálódik, de magában foglal néhány kereskedelmi, vendéglátóipari szakmát is. Az 1960-as évek átlagában a szakmunkástanulók létszáma 3000 fő volt, és kb. 21 szakmában folyt képzés.¹

A vasút iparitanuló-képzése nagyrészt kielégítette a szükségleteket, kivéve néhány vasipari szakmát, amelyekben országosan is hiány van, mivel nehéz fizikai munkát kívánnak kedvezőtlen munkakörülmények között.

A Diesel-, a villamosvonatató- és kocsipark forradalmasí-

¹ KPM Vasúti Főosztály adatai alapján, 1965.

totta a vontató és a távközlési, biztosítóberendezési szolgálat eszközrendszerét is a vasútnál. Így szükségessé vált az ipari szakmák új képzési rendszerének kidolgozása, egyes területeken érettségihez kötik a szakképzést, illetve bevezették az emeltszintű iparitanuló-képzést.

A technika forradalmi átalakulása szakaszosan megy végbe, ezért a teljesen új, általános műveltségben is magas követelményű szakmák mellett még tartósan megmaradnak a hagyományos szakmák, amelyekben kedvezményekkel, munkaköri preferációval kell az utánpótlást biztosítani.

Kiemelek néhány, nagy volumenű utánpótlást igénylő szakmát a vasúti iparból. Ezek mutatják a technikai fejlődés új szakmákat teremtő, specializáló, de ugyanakkor integráló folyamatát.

A vasúti vontatójárműpark korszerűsítése hívta életre a *Diesel-mozdonylakatos* szakmát. A képzés járműjavítóknak, fűtőházakban az országban több helyen folyik. A munkaterület igen sokrétű, a jármű, illetve mozdony egészére kiterjed (alváz, futómű, erőátviteli berendezések, motorpróba stb.).

A Diesel-járművek szerkezeti megoldásai bonyolultak és a technika fejlődésével változnak. Ezért ez a szakma elméleti felkészültséget és nagy szakmai gyakorlatot követel. A felvételnél a jelentkezőktől legalább jó rendű tanulmányi eredményt kívánnak, de több vasúti üzem az érettségizettek felvételét szorgalmazza. A szakma nagyüzemi jellegű gépesítetttségében és munkakörülményeiben is. A szakmunkás, ha megfelel a pályaalkalmassági követelményeknek, Diesel-mozdonyvezető is lehet. A képzés hagyományos és emeltszintű, országos érvényű szakmunkás-bizonyítvánnyal. Az emeltszintű képzés vasúti szakközépiskolák felső osztályaiban továbbtanulásra is jogosít. A dieselesítés olyan ütemű, hogy az igények jóval túlhaladják a kiképzett szakmunkások számát. Az 1960-as években az évi képzési átlag 80—100 fő volt, ez az 1970-es évekre évi 200-as nagyságrendet ért el.

A vasúti ipar számszerűleg legnagyobb munkaerőigényű szakmatípusa (kb. évi 500 fő az igény), *alapszakmája, a járműlakatos*. A gyakorlott járműlakatosok közül kerülnek ki a mozdonyvezetők. Ezért a pályaalkalmassági követelmények

is magasszintűek. A dieselesítés és villamosítás eredményeként a szakmában ugyan specializálódás ment végbe, de a járműlakatos szakma a vasút létezéséig fenn fog maradni, mivel a vasút gördülőállománya az állóeszköz-állomány legjelentősebb része. A képzés alapja a lakatosszakma elsajátítása, utána konkrét járműismereteket tanulnak a fiatalok gyakorlatban és elméletben. Hagyományos és emeltszintű képzés folyik. A hagyományos képzés országos érvényű bizonyítványt ad. Az emeltszintű képzés lehetővé teszi, hogy a fiatalok tanulmányaikat vasútgépészeti szakközépiskolában, annak utolsó évfolyamain folytassák, így a felsőszintű tanulmányok végzéséhez is nyitva áll az út.

A lakatos szakma specializálódási folyamatában alakult ki az *elektrolakatos* szakma, amely többféle elektromos szerelőszakma gyűjtőfogalma. A képzés érettségihez kötött. Az ismeretanyag-halmaz hatalmas, ezért az *A* tagozaton a vezetékes villamos mozdonyok, a *B* tagozaton a Diesel-elektromos mozdonyok villamos berendezéseinek ismeretanyagát oktatják. Mindkét szakmatípus szerelő-, javító-, ellenőrző és beállító munka végzését jelenti az adott jármű-, illetve mozdonyfajtán. Ez a vasúti ipari szakmák közül az egyik legmagasabb elméleti igényű szakma, mivel a villamos mozdonyon nemcsak erősáramú berendezések, hanem elektronikus vezérlő berendezések is vannak. Ez a szakmaterület az, ahol a folyamatos továbbképzés alapvető igény. Hagyományos és emeltszintű képzés folyik. Az elektrolakatosok a villamosmozdonyvezetői utánpótlást is biztosítják. Továbbtanulásuk a már ismertetett módokon lehetséges. E szakmatípusban az 1960-as években — villamosjármű-lakatosként — évi átlagban 20 főt képeztek, az 1970-es években viszont már évente 120 főt.

A szakmunkásképzés egyik formája a vasútnál a tanfolyami képzés. Itt — akárcsak más népgazdasági ágakban — a kevésbé bonyolult munkafolyamatok végzésére *tanfolyamon* képezik ki, illetve továbbképezik a dolgozókat. Vannak speciális vasúti — például a sínhegesztői, fatelítői, csoportvezetői, kocsivizsgálói, mozdonyfelvigyázói — tanfolyamok, amelyek különböző szakszolgálati tevékenység elvégzésére jogosítanak, és vannak olyan tanfolyamok, amelyek a már ipari

szakmát szerzettek továbbképzésére szolgálnak. A vasúti iparban dolgozó lakatos szakmunkásokból tanfolyamokon képezik a különböző típusú mozdonyok vezetőit, hogy így biztosítsák az utánpótlást. A forgalmi szolgálat egyes kategóriáinak utánpótlását szintén tanfolyamokon képezik.

Már a harmadik ötéves terv időszakában felvetődött, hogy csökkenteni kellene a tanfolyamok számát, tananyagát, illetve a technikai fejlődésnek megfelelő új tanfolyamtípusokat kellene szervezni. Ezeket az igényeket jelenleg kezdik realizálni.

Voltak és vannak a vasúti munkának olyan területei, ahol növekedtek a szakképzettségi követelmények, de a társadalmi és az anyagi elismerés nem tartott ezzel lépést. Ezek azok a munkaterületek, ahol a munkaerő-fluktuáció a legerőteljesebb: a pályafenntartási szakszolgálatnál, a forgalmi szolgálat nem utazó állománycsoportjában, a kocsirendezők, a váltókezelők, a sarusok stb.

A 14 884/1968. sz. MüM-rendelet intézkedett a pályafenntartási munkások szakmunkássá minősítéséről. A nagyarányú gépesítés, a gépláncos vágányépítés ugyanis ezeket a felépítményi munkákat szerelőipari tevékenységgé tette. E munka nagyon veszélyes és felelősségteljes, hiszen a „forgalom alatt” és sokszor egyedileg is végzendő. Ezért e területen felnőtt, már gyakorlattal rendelkező fiatal munkások szakképzése folyik.

A középszintű vezetőképzés a MÁV-nál a hagyományos formájában 100 éves múltra visszatekintő *tisztképzés*. Ezt a KPM I/1962/152. I/3. sz. rendeletével újjászervezték. Forgalmi, kereskedelmi, távközlő és biztosítóberendezési, építési és pályafenntartási, műszaki és általános tagozatok működtek és működnek nappali és levelező formában. (Általános tagozat csak levelező formában.) Az utóbbi években megérlelődtek a tisztképzési rendszer átalakításának feltételei. A szakközépiskolák elvégzése után ugyanis megfelelő gyakorlat birtokában a dolgozók elérhetik a technikus szintet is, így számukra már nem szükséges a hagyományos, hosszú ideig tartó tisztképzés. De a hagyományos tisztképzésnek is fenn kell addig maradnia, amíg gimnáziumi és középiskolai

végzettségű tisztképzésre várományos dolgozók nagy létszámmal vannak a vasútnál. Figyelmeztető jel, hogy a forgalmi, kereskedelmi szakszolgálat oktató-vezénylő tisztjeinek — a NEB-vizsgálatok és üzemszociológiai felmérések tanúsága szerint — csak 40—60%-a végezte el a tisztképző tanfolyamot.

K Ö Z É P F O K Ű K É P Z É S

A felszabadulás után kialakult egyik képzési forma volt a technikum, amely technikusokat, illetve a szakmunkások kvalifikált rétegeit képezte. A speciális vasúti technikumok 1953—1954-ben alakultak ki a KPM által már korábban létrehozott közlekedési technikumok egyes tagozataiból. Vasútgépészeti, vasút-pályafenntartási technikumok Budapesten működtek, a vasútforgalmi technikum pedig Szegeden. A technikumok a tanfolyami képzéssel szemben alaposabb szakképzést biztosítottak, kevesebb költséggel. A vasútgépészeti és -forgalmi technikumok iránt kezdettől fogva nagy volt az érdeklődés: a jelentkezés a felvételi lehetőségeket kétszeresen-háromszorosan felülmúlta. A bővítést és korszerűsítést gátolta, hogy az épületek nem technikum céljaira készültek, a beruházási keret szűkös és a diákotthoni férőhelyek száma kevés volt. A technikumok területi elhelyezése ugyan koncentrált volt, de a vasút üzemméretei miatt az egész országból toborozták a jelentkezőket. A vasút arra törekedett, hogy elsősorban saját dolgozóinak gyermekeit nyerve meg, hiszen a nemzedékeken keresztül öröklődő szakmákban a kötődés, a szakma szeretete mindig sokkal magasabb színvonalú. A vasút azzal is foglalkozott, hogy a munkás-alkalmazotti munkakörben dolgozók gyermekei válasszák ezt az oktatási formát, ami társadalmi emelkedést is biztosít számukra. A vasútforgalmi technikum növendékei nagyrészt a MÁV-nevelőotthonok neveltjei közül kerültek ki.

A Népköztársaság Elnöki Tanácsának 1955. évi 37. sz. törvényerejű rendelete alapján a vasúti technikumok is szakközépiskolákká alakultak. A szakközépiskolai hálózatot az 1965—1970-es években kiterjesztették: Miskolcon, Debrecen-

ben, Győrött, Szombathelyen, Dombóváron új, tanácsai szervezésű vasúti szakközépiskolákat hoztak létre.

Az 1950-es évek közepéig a technikumok, illetve a létrejött szakközépiskolák átlagosan évenként 300 technikust bocsátottak ki; 150 000-es foglalkoztatottsági átlaggal számolva, ez az összlétszám 0,2%-át jelentette. A műszaki dolgozók létszáma ekkor a vasútnál 7400 fő körül mozgott, ebből a műszaki középiskaderek száma 6100, a pályafenntartási és vasút-gépészeti technikum által kibocsátott technikusok száma kb. évi 150; ez a műszaki állomány 2,4%-ának felelt meg, ami nem pótolta a nyugdíjazás, halálozás miatti kb. évi 3%-os állományi veszteséget sem.² (Az esti levelező tagozatok hallgatóit nem vettem figyelembe, mivel ide általában olyanokat vettek fel, akik technikusai beosztásban dolgoztak, de nem volt megfelelő képzettségük.) Az adott helyzet miatt a vasút nem mondhatott le a tanfolyami képzésről sem.

Ebben az időszakban a szakközépiskolák esti és levelező tagozatai iránt is nagy volt az érdeklődés, majd az 1960-as években ezek száma kezdett visszaesni. Ez a kedvezőtlen tendencia az egész népgazdaságban jelentkezett. A vasútnál a csökkenés, a levelező tagozatok lemorzsolódási rátája 60—70%-os volt.

Az 1960-as évek elején a technikusai létszám a vasútnál 3270 fő volt, a műszaki állományúak létszáma pedig 6800 fő (az 1950-es évek közepe óta csökkent), a technikusok aránya tehát 48% az összes műszaki dolgozók között.³ A harmadik ötéves terv időszakában a szakközépiskolákban 2405-en nyertek képesítést; ez a tervezett létszámnál jóval magasabb volt. Az esti, levelező tagozatokon tanulók száma az 1965. szeptember elseji 1297-ről 1970. szeptember elsejére 546 főre csökkent.⁴

Feltétlenül szükségesnek látszik az esti oktatás támogatása, hiszen az üzemszociológiai felmérések jelzik, hogy például a forgalmi szakszolgálattevők jelentős részének képzettségi szintje: általános iskolai végzettség.

² KPM Vasúti Főosztály adatai alapján, 1956.

³ KPM Vasúti Főosztály adatai alapján, 1962.

⁴ KPM Vasúti Főosztály adatai alapján, 1971.

Az oktatás különböző láncszemei egymásba kapcsolódnak, s az irányító munka színvonala visszahat a közvetlen termelőtevékenységre. A vasút felsőfokú képzettségű dolgozóit az 1950-es években a műszaki egyetemek közlekedési tagozata biztosította. A mérnökök létszáma a vasútnál 1955-ben 1300 fő volt.⁵ Az 1950-es évek végén megállapították, hogy a vasútnál 100 féle műszaki munkakörben szükséges a mérnöki képesítés, a forgalomnál 20 fajta mérnöki munkakör létezik. Legszámosabb az általános műszaki, közlekedési üzemmérnöki és gépészmérnöki feladat. A vasúti mérnöklétszám biztosítását nehezítette, hogy itt a mérnöki munkakör betöltése speciális szakvizsgákhoz kötött, és a műszakiak bérhelyzete más népgazdasági ágakban sokkal kedvezőbb volt. A MÁV 1960-ban 1716 dolgozóját foglalkoztatta mérnöki munkakörben, azonban 603-an nem rendelkeztek a munkakör betöltéséhez szükséges képesítéssel. Tehát a mérnöki munkakörök 65%-ában volt valóban mérnöki képesítésű dolgozó.⁶

A vasút társadalmi ösztöndíjakkal is igyekezett biztosítani felsőfokú műszaki kádereit. Az 1960-as évektől mérnökto-vábbképző tanfolyamok is működtek (ekkor kezdődött meg a járműpark technikai átalakítása). A dieselesítés, villamosítás térhódításával megkezdődött a Diesel-szakmérnökképzés; 1961-ben 1200 fő volt a képesített mérnöki létszám. A harmadik ötéves terv időszakában 3 felsőfokú új oktatási intézményt hoztak létre: a) Távközlő- és Biztosítóberendezési Felsőfokú Technikumot; b) Vasútgépészeti és c) Pályaépítési és Fenntartási Főiskolát. Ezek közül kettő az 1970—1971-es tanév befejeztével bocsátotta ki, a Vasútgépészeti Főiskola pedig az 1971—1972-es tanév befejeztével bocsátja ki először végzős hallgatóit.

⁵ KPM Vasúti Főosztály adatai alapján, 1956.

⁶ KPM Vasúti Főosztály adatai alapján, 1960.

A KÉPZETTSÉG ÉS A MUNKAERŐ STABILITÁSA

A 25 éve a MÁV-nál dolgozók üzemszociológiai vizsgálata érdekes képet ad arról, hogyan alakult az iskolai végzettségük a 25 év alatt. Két alapvető réteg bontakozik ki: az egyik — amely a minta 50,09⁰/₀-át képviseli — a 8 általános iskolát, illetve 4 polgárit végzettek csoportja; a másik — amely a minta 30⁰/₀-át jelenti — azokat foglalja magában, akik 25 év után sem szereztek 8 általános iskolánál magasabb képesítést. Számottevő csoportot — 17⁰/₀ — alkotnak a középiskolát végzettek. Nagyobb részük a felszabadulás után szerezte meg képesítését.⁷

A dolgozók reális értékítéletét mutatja, hogy világosan látják a megszerzett iskolai végzettségük és beosztásuk, munkakörük közötti összefüggést (majdnem 100⁰/₀). A munkakör és az iskolai végzettség között fennálló összefüggést illusztrálja, hogy a 8 általános iskolát el nem végzettek számával szinte teljesen megegyezik a szak-, a betanított és segédmunkások csoportja. A vasúti szakmunkások tulajdonképpen a 25 éves gyakorlat által váltak szakmunkássá.

A helyzetet bonyolítja, hogy mivel a vasútnál a szakképzés speciális rendszere valósult meg, így azok is részt vettek a különböző tanfolyamokon, akik esetleg az általános iskolai oktatás keretében nem szerezték meg a megfelelő iskolai végzettséget.

A reprezentatív vizsgálat adataihoz igen közel vannak a teljes körű munkaügyi adatfelvétel feldolgozása alapján nyert eredmények. Az összes vasutas dolgozó 46,28⁰/₀-a végezte el, 38,33⁰/₀-a nem végezte el a 8 általánost, és a különböző típusú (technikum—gimnázium) középfokú képzésben részesültek aránya 13,12⁰/₀.⁸ Ez a kedvezőtlen helyzet azért alakulhatott ki, mivel a gyors munkaerő-fluktuáció miatt a MÁV kényte-

⁷ Üzemszociológiai vizsgálat a 25, vagy ennél több szolgálati idővel rendelkező vasutas dolgozók körében, 1970.

⁸ A MÁV 1969. évi teljes körű munkaügyi adatfelvétel anyagának üzemszociológiai feldolgozása, 1970.

len volt nagymértékben csak alapfokú általános képzettséggel, vagy még ezzel sem rendelkező munkaerőforrásokból meríteni. A hasonló helyzetben levő iparágakban szintén így alakultak az arányok.

A szociológiai vizsgálatok tanulsága, hogy az iskolai végzettség, szakképzettség és a munkaerő stabilitása között korrelációs összefüggés áll fenn; a képzetlen, szakképzetlen dolgozók fluktuációs mozgása mindig sokkal erőteljesebb.

A kilépők között végzett felmérés mutatja, hogy a munkaviszonyukat megszüntetők 50%-a 8 általánosnál kevesebb, a többi kilépő dolgozó szinte teljes egészében 8 általános iskolai végzettséggel rendelkezett. A helyzet súlyosságát jelzi, hogy a kilépők 80%-ának speciális vasúti szakvizsgálója sem volt — annyi időt sem töltöttek el a vasútnál, hogy ezt megszerezzék, illetve a MÁV a munkaerőhiány miatt nem tudja velük szemben érvényesíteni az előírásokat. A vasút alapvető munkafunkcióiról van szó, a kilépők 93,1%-a munkás, illetve forgalmi dolgozó.⁹ A munkás kategóriákon belül a segédmunkások körében tapasztalható a legnagyobb mozgás.

A munkásállomány összetételét mutatja a szakképzettség szerinti megoszlás. A MÁV órabéres — tehát alapvetően munkásállományú — dolgozói közül számosan végeznek még egyszerű segéd-, illetve betanított munkát. A 60 813 dolgozó közül 18,2% egyszerű segédmunkát, 21,4% egyszerű betanított munkát, 27,8% bonyolult betanított, illetve egyszerű szakmunkát végez; és ezek között a nagy erőkifejtést, vagy különösen kedvezőtlen körülményt jelentő munkafunkciók 38,8%-ban fordulnak elő.¹⁰ Az előbbi adatok is jelzik, hogy sok az olyan alacsony szakképzettségű, illetve szakképzetlen dolgozó, aki nem kötődik szorosan a vasúthoz.

Többször utaltam már arra, hogy a MÁV több éve szociológiai módszerekkel vizsgálja, melyek azok a munkakörök, ahol a munkaerő mozgása a legerőteljesebb. Ezek a vasúti munka jelenlegi kulcsfontosságú munkafunkciói: forgalmi utazó és

⁹ A munkaviszony megszűnése. Üzemszociológiai vizsgálat, 1966.

¹⁰ A MÁV 1969. évi teljes körű munkaügyi adatfelvétel anyagának üzemszociológiai feldolgozása, 1970.

nem utazó szolgálat, mozdonyvezetők, mozdonyfűtők, vonatvezetők, jegyvizsgálók, forgalmi szolgálattevők, tolatásvezetők, kocsirendezők, sarusok, váltótisztítók, váltókezelők stb.¹¹ Ezek a munkahelyek nagy felelősséget kívánnak, veszélyesek, vagy kedvezőtlen munkakörülményeket jelentenek, éjjel-nappali szolgálattal párosulva. Ilyen munkára a képzetlen munkaerő jelentkezik, és ha számításukat nem találják meg, akkor más munkahely után néznek. Vegyük példaként a Debreceni Igazgatóságot, ahol hazánk egyik legnagyobb teherforgalmi csomópontja, Záhony fekszik. Ezen az állomáson szolgálatot teljesítők 56,6%-ának nincs 6 általánosnál magasabb iskolai végzettsége. Itt a teherforgalom méretei miatt nagy a tolatási, kocsirendezői, rakodómunkási létszám, ezek azok a munkakörök, ahol a képzetlen dolgozók elhelyezkednek. Záhony területileg a Nyírségben van, amely hazánkban az iparilag gyengén fejlett területek közé tartozik, munkaerőjét is nagyrészt Budapest szívja el.¹² A Miskolci Igazgatóság ugyan az ország iparosodott részén fekszik, de itt sem kapunk sokkal kedvezőbb képet; a forgalom utazó és nem utazó dolgozói 33%-ának van 8 általánosnál kevesebb iskolai végzettsége.¹³

Mit mutat az új munkaerő képzettségi szintje, hiszen ez motiválja a további helyzetet? Az új dolgozók szociológiai vizsgálata azt mutatja, hogy nagy részük 8 általános iskolát végzett (52%); a 8 általános iskolát el nem végzettek aránya 32,1%.

A szakszolgálati típusokat figyelembe véve a legkedvezőtlenebb a helyzet a pályafenntartási szakszolgálatnál, a gépészetnél és a vontatásnál. A pályafenntartás dolgozóit már népgazdaságilag is elismerik szakmunkásnak, ez magasabb keresetet és társadalmi presztízst jelent, azonban a munkafeltételek még rendkívül kedvezőtlenek: változó munkahelyek, időjárás viszontagságai. Igaz az is, hogy a hézag nélküli fel-

¹¹ Kulcsfontosságú, saját elhatározásuk alapján munkakörökből kilépő dolgozókról végzett üzemszociológiai vizsgálat, 1966—1969., 1970.

¹² MÁV újrafelvételes dolgozóinak statisztikai, szociológiai felmérése, 1968.; valamint NEB-vizsgálat, 1969. Hajdú-Bihar megye.

¹³ NEB-vizsgálat, 1969. Borsod megye.

építmény nagyarányú elterjedése ~~vaióban~~ szakmunkát kíván, de a pályafenntartás dolgozók közül még keveseknek van ilyen tapasztalata. Kérdéses tehát, hogy a társadalmi elismerés növekedése (szakma, bér) hoz-e változást, mert az alacsony képzettségi szintű utánpótlásból nem biztosítható megfelelő szakképzettségű munkaerő.

Területileg vizsgálva, a 8 általános iskolai végzettséget el nem értek aránya a legmagasabb a Debreceni Igazgatóságnál. A MÁV átlagát meghaladó arányban vannak 8 általános iskolát végzettek a MÁV üzemeinél, 64,4⁰/₀. Itt dolgoznak az iparitanuló-képzés keretei között kiképzettek, ez az általános iskolára épül. A főiskolai, egyetemi végzettségűek aránya a vasúti összdolgozói létszámhoz viszonyítva 1,78⁰/₀. A felsőfokú képzettségű káderek a vezérigazgatóságnál, a központi hivataloknál és a közvetlen alárendelt szolgálati főnökségeknél koncentrálnak, ami nem is lenne hiba, hiszen itt vannak az irányító jellegű funkciók. Gondot az okoz, hogy létszámemelkedésük az 1950-es évektől kezdve nagyon lassú és az utóbbi években sem gyorsult meg.

A SZAKMA STRUKTÚRA VÁLTOZÁSAI

A vasúti munkaerő-gazdálkodást a fejlett európai vasutaknál az utóbbi évtizedben két alapvető tényező befolyásolta:

— az eleven munka volumenének csökkenése, a tőke szerves összetételének fokozódása;

— a működő eleven munka szakmastruktúrájának átalakulása.

Az utóbbi a tudományos-technikai haladás gyorsulásának következménye, és ez nemcsak a vasutaknál, hanem más termelési ágakban is végbemegy. A vasútnál a technikai fejlődés először a Diesel- és a villamosvontatással és a vasútüzemi ágazatok gépesítésével jelentkezett. A pályafenntartás gépesítése, a biztosítóberendezések automatizálása, az anyagmozgatási, valamint az ügyviteli munkák gépesítése a munkaerő számának és arányának csökkenését idézte elő.

A magyar vasutak technikai fejlődésének üteme, színvona-

la még nem érte el ezt a fokozatot. Tehát a munkaerő létszáma, aránya nem fog olyan mértékben csökkenni, mint a fejlett európai vasutaknál. A technikai fejlődés üteme azonban nálunk is fokozódik és ennek hatását tervgazdálkodásunknak előre számba kell vennie. A közlekedéspolitikai koncepcióban megfogalmazott irányelveknek megfelelően meg kell vizsgálni, illetve meg kell szabni a változás irányait a munkaerő foglalkoztatottsági volumenében, struktúrájában, koncentrációjában.

A magyar vasútnál a hatékonyság fokozásával 15 éves távlatban várható a munkaerő volumenének csökkenése. Ez az 1968-as bázishoz viszonyítva a tervek szerint — 23 483 fő — 19⁰/₀-os csökkentést jelent.¹⁴ Ugyanakkor a másik alapvető közlekedési ág, a közúti közlekedés, 53 700 főt igényel teljesítményei növekedésének biztosítására. (Az előrebecslés számos szempont figyelembevételével készült; a műszaki fejlesztés tendenciáinak számbavétele, szervezési intézkedések, munkaidő csökkentésének feladatai stb.)

A prognózis szerint milyen változások várhatók a munkaerő összetételében?

1. A Diesel-, villamosvontatás távlatilag általánossá válik, a gőzvontatás megszűnik. A modern vontatási nemek általánossá válásával a termelékenység növelhető és ugyanakkor a foglalkoztatottak összlétszáma csökkenthető. Ez 1985-ig kb. 6000 fős csökkenést eredményez a vontatási dolgozók körében.

2. Biztosított utánjárók felszerelése a 15 éves időszakban előreláthatólag kb. 1800 fő sorompóóri állást szüntet meg.

3. Az egyközpontos állomási biztosítóberendezések üzemeltetése a középállomás váltókezelőit felszabadítja (ha 5 év alatt 90 állomást szerelnek fel, ez 6 főt jelent állomásonként), 1985-re 540 fő átcsoportosításával lehet számolni.

4. A központi forgalomirányítás 5 éves időszakonként kb. 200 km vonalhosszra terjed ki; ennek létszámcsökkentő hatása 600 fő/200 km vonalhossz.

5. Az automatikus térközbiztosítók alkalmazása kiküszö-

¹⁴ KPM Vasúti Főosztály adatai alapján, 1970.

böli a vonatjelentő-őri munkakört. Ez 500 fő felszabadítását teszi tervperiódusonként lehetővé.

6. Az építési munkák gépesítésének növekedésével (felsővezeték, távközlési, biztosítóberendezések építése) fokozódik az ütem is, ezért a munkaerő-ellátást egyensúlyban kell tartani.

7. A jármű-, pálya- és egyéb fenntartási munkák gépesítése főként az 1980-as években fog fokozódni.

A közlekedéspolitikai koncepció egyes kis forgalmú vasutak megszüntetését tűzte célul. Ez lehetővé teszi az eleven munka koncentrációját, ami a gépesítettség növekedésének, hatékonyságának kedvez. A körzeti állomási rendszer tehát nemcsak szervezési átcsoportosítást eredményez, hanem a közúti és vasúti munkaerő koordinatív felhasználását is. A kis forgalmú vonalakon lehetővé válik a szolgálat egyszerűsítése, egy foglalkoztatott több munkafeladatot is elláthat.

Szükség van a vasúti forgalomban foglalkoztatott dolgozók munkaidejének csökkentésére, hiszen az átlagnál hosszabb munkaidő is akadályozza annak, hogy a fiatalok a vasutat válasszák munkahelyüknek. A havi 210 órás munkaidőt a negyedik ötéves terv időszakában el akarják érni és csak a következő tervidőszakban valósítható meg a havi 191 óra. A munkaidő-csökkentés részben létszámemeléssel, részben a felsorolt termelékenység-növelő módszerekkel oldható meg.

A VASÚTI SZAKKÉPZÉS ÚJ RENDSZERE¹⁵

Áttekintettük képzettség szempontjából a jelenlegi helyzetet. Megállapítottuk, hogy a vasút nem rendelkezik megfelelő képzettségű dolgozókkal. Ezen a helyzeten változtatni kell, különben a MÁV nem tud eleget tenni növekvő feladatainak.

¹⁵ Az ismertetés alapját képezi: Tervezet a magyar forradalmi munkás-paraszt kormány 2031/1969. (XII. 7.) sz. határozata alapján végrehajtandó, a vasúti munka megjavítását szolgáló oktatási-nevelési intézkedésekre. MÁV 1971.

A jelenlegi helyzetet szembeesítve a jövő elképzeléseivel (lásd a 23. táblázatot) világossá válik, hogy a szakképzettség növelése, a tudományos-technikai haladás által megkövetelt változások szükségessé teszik a vasúti szakképzés, oktatás eddigi rendszerének átalakítását.

A vasúti szakképzés reformjánál számba kell venni, milyen lehetőséget nyújt a társadalomban az alapfokú képzés, mert erre kell épülnie a vasúti szakképzésnek.

Társadalmunkban vannak olyan 8 általános iskolát végzettek, akiket ezen a bázison kell a szakképzés valamilyen formájába bevonni, ugyanakkor a népgazdaság minden ágában emelni kell a műszaki közép- és felsőszintű szakemberek számát.

A vasúti szakképzés egyes formáinak átalakulása, változása maga után vonja a többi változását is. Vizsgáljuk meg ezeket az egyes láncszemeket, fokozatokat.

A munkás-forgalmi dolgozók képzésének több fontos láncszeme van: 1. a szakmunkásképzés, 2. az általános iskolát végzett, tovább nem tanuló fiatalok foglalkoztatása, 3. szaktanfolyami képzés, 4. a tisztképzés, 5. a szakközépiskolai képzés.

1. A szakmunkásképzést a vasút részben — mint korábban is — a Munkaügyi Minisztérium képzési rendszerében, illetve azzal együttműködve oldja meg. A képzés 21 szakmára terjed ki, amelyek többsége vasipari. Az évi beiskolázási igény kb. 1000—1100 fő (lásd a 24. táblázatot). Szükségesnek látszik az emeltszintű szakmunkásképzés további bővítése, de ehhez elengedhetetlen tanműhelyi oktatási beruházás. Ezért a negyedik ötéves terv vasúti beruházásai között szerepel az Északi, a Dunakeszi, a Székesfehérvári, a Landler Jenő Jár-műjavítónál és több vontatási főnökségnél ipari tanműhely létesítése.¹⁶

Nyolc szakmában 1966 óta folyik emeltszintű szakmunkásképzés: autóvezető, esztergályos, Diesel-mozdonyszerelő, géplakatos, vasúti járműszerelő, villanyszerelő, asztalos. Ehhez megfelelő új tanműhelyek létesültek a harmadik ötéves terv

¹⁶ A MÁV negyedik ötéves vállalati terve.

időszakában Szombathelyen, Hatvanban, Miskolcon, Szolnokon.

A MÁV munkáskategóriájú igénye sokkal nagyobb a rendelkezésre álló munkaerő számánál. A forgalmi szolgálat: váltókezelői, vonatkísérői, tolatási, kocsirendezői, sarus munkakörei, valamint a betanított munkásként tevékenykedő villamosfelsővezeték- és kábelszerelők munkája jelenleg — és még hosszabb ideig — nem nélkülözhető. Ezeket, akárcsak a pályafenntartási munkákat, a MÁV szakmászítani kívánja. Mivel veszélyes munkákról van szó, ezért a képzést a felnőtt munkavállalók számára kívánják bevezetni.

A szakmunkások továbbtanulásának, képzési szintjük emelésének lehetőségét a vasút biztosítani kívánja, ezért a szakközépiskolai felnőttoktatásban megszerezhetővé teszi számukra az érettségit. A szakmunkástanulók számára vonzóbbá kívánják tenni a vasutat a társadalmi ösztöndíjak kiterjesztésével, a jó tanulók külön jutalmazásával, üdültetésével, a tanulmányi versenyek helyezetteinek jutalmazásával, a nem vasutas szülők gyermekei részére szabadjegy biztosításával.

A jobb kiválasztás érdekében a MÁV szükségesnek tartaná, hogy a szakmunkástanulók felvételét vasúti szakemberek végezzék. A szakmához kötődést elősegítené, ha az elsőéves szakmunkástanulók is — ahol erre lehetőség nyílik — vasúti műhelyekben kapnák gyakorlati oktatásukat.

2. Most mérik fel, hogy a vasút hogyan biztosíthatná a 8 általános iskolát végzett, továbbtanulni nem kívánó fiatalok foglalkoztatását. Ilyenek sokan vannak, de nem tudnak mást, mint egyszerű fizikai munkát vállalni, viszont erre koruk alkalmatlanná teszi őket. A vasút számba veszi azokat a nem balesetveszélyes munkaköröket, ahol foglalkoztatásuk lehetséges, és megvizsgálja azt is, hogy milyen oktatási formába vonhatók be.

3. A tudományos-technikai fejlődés gyorsulása megköveteli, hogy a szaktanfolyami képzés ne csupán az egyszerű szakmunkásképzés bázisa legyen, hanem a fejlődés által megkövetelt *továbbképzése is*. A korszerű, megfelelő szemléltetőeszközökkel rendelkező tanfolyami képzést csak koncentráltan

lehet megvalósítani, ezért Budapesten, Szegeden, Miskolcon, Debrecenben és Székesfehérvárott kívánnak ilyen központokat létrehozni. Természetesen a tanfolyami képzést a követelményeknek megfelelően állandóan alakítani kell, ezért csak a körvonalak vázolhatók fel.

Néhány, a technikai fejlődés változásait jelző típust bemutatunk. A vontatójárművek összetételének forradalmi változása a vége felé közeledik. A vasút vontatójármű-parkjából eltűnik a gőzvontatású jármű és átveszi a helyét a Diesel- és villamosvontatás. Így megszűnik a gőzmozdony-, gázmotor-segédserelőképzés. A volt gőzmozdonyvezetők, kazánfűtők foglalkoztatását átképzéssel biztosítani kell. Közülük kerülhet ki az új Diesel- és villamosmozdonyvezetők egy része. Mivel az új típusú vontatójárművek magas fokú elméleti, gyakorlati képzettséget követelnek, új képzési formát kell előkészíteni, ez a *mozdonyvezető iskola*. A műszaki szakközépiskolai érettségi megszerzése után nyernének ide a fiatalok felvételt. (Természetesen ezt szigorú pályaalakmassági, orvosi vizsgálat előzné meg.) Villamosmozdony- és Diesel-mozdonyvezetői szak működne, egyéves képzéssel (a kötelező gyakorlatot is beleértve). A képzés ideje alatt mozdonyvezetői gyakornoki bért (szakmunkás átlagbér, 20% ellátási levonással); másodosztályra szóló arcképes igazolványt, egyenruhát, katonai szolgálat alóli mentességet kapnak a fiatalok és az iskola elvégzése után a II-es szakcsoportba nevezik ki őket.

Az iskolát elvégzők 3 éves munkaviszonyt vállalnak a MÁV-nál. E képzési forma 1972-ben indul Szegeden.

Az új forma mellett működnének hagyományos tanfolyamok is, amelyek a felnőtt gőzmozdonyvezetők átképzését biztosítanák.

A korszerű járművek üzemenben tartása, biztosítása is nagyon fontos, ez változtatást igényel a *kocsivizsgálói* munkakörben. Ezt a munkát jelenleg a féklakatosok, a kocsivizsgálók látják el. E szakmát 1950-ben rendszeresítették, amikor a tehervonatokat átmenő légfékezésre tértek át. Felelősségük a technika fejlődésével növekedett, de tanfolyami képzésben nem részesültek. Ma már ismerniük kell a fékberendezése-

ken kívül a fűtési és világítási rendszert, a légkondicionáló berendezéseket, kocsik tisztítási, javítási igényeit, a kocsik szerkezetét. Ezenkívül veszélyes áruk szállításánál műszaki felügyeletet látnak el, tehát ezeket a szabályokat is ismer-niük kell. Ezért a MÁV három ütemben történő képzést szer-vez: 1. féklakatosi képzés, 4 hét, vizsga; 2. egy év eltöltése féklakatosi munkakörben; 3. 16 hét képzés, vizsgák — ez a végzősöket alkalmassá teszi kocsivizsgáló-lakatos munkakör betöltésére.

A forgalmi kereskedelmi tanfolyamok keretében képzik a *forgalom, kereskedelem szakszolgálatának* dolgozóit. Koráb-ban 8 általános iskolai végzettség volt az előírás. Mivel egy-re többen vannak, akik középiskolát végeztek, ezért külön tanfolyamon kell képezni az érettségizetteket és a 8 általá-nos iskolát végzetteket. Az érettségizettek 6 hónapos kép-zésben vesznek részt, ezalatt szakmunkás átlagbért, másod-osztályra szóló utazási kedvezményt, egyenruhát, katonai szolgálat alóli mentességet élveznek. A többiek 8 hónapos képzésben vesznek részt.

A távközlő, biztosítóberendezési szakszolgálat területén is igen gyors a fejlődés. Ezt tükrözik a tanfolyamtipusok is: do-minó-rendszerű áramkörös műszerész, távírászműszerész, távbeszélő-központi műszerész stb. A nem vasúti jellegű ipari szakközépiskolát végzettek számára 3 hónapos tanfolyami képzést biztosítanak, szakmunkás átlagbérrel és szakmunká-soknak szóló kedvezményekkel.

A kereskedelmi tevékenység fokozódásával fontos ténye-zővé vált a vasút és a szállíttató felek közötti kapcsolat ala-kulása, amely befolyásolja a MÁV gazdasági eredményeinek alakulását. A közlekedési koncepció körzetesítési programja fokozza a kereskedelmi tevékenység vasúti-közúti koordiná-cióját. Jelenleg a *kereskedelmi munkára előkészítő képzés* a forgalom—kereskedelem közös képzésében valósul meg. De szükségessé vált külön kereskedelmi tanfolyam szervezése.

A vasút középkáder-szükségletét részben *tiszti* tanfolyamo-kon biztosították. Ezek fenntartása szükséges, mivel a kö-zépfokú oktatás keretei között nincs lehetőség a speciális vasúti ismeretek elsajátítására. A jövőben szükségessé válik

a tiszti tanfolyamok nagyobb mértékű specializációja, ezt követeli a technikai fejlődés. A hallgatók kiválasztását előkészítő tanfolyamokon végzik. Ez bevált módszer. Ezt követően valósul meg a 10 hónapos zárt tanfolyami képzés. A tanfolyam egy hallgatóra jutó költsége jelentős, ezért a jövőben azokat a hallgatókat, akiknek képzési költségei, átlagbérei a vasutat terhelik, szerződésileg kötelezik arra, hogy 1—5 évig terjedő kötelező munkaviszonyt vállaljanak a vasútnál.

Az érettségizettek számára külön tiszti tanfolyam indulna. Ez jelentős kedvezményekkel járna: első osztályra szóló arc képes igazolvány, egyenruha, szakmunkás bérszint (20% ellátási hozzájárulás levonásával), katonai szolgálat alóli mentesítés, 5 év munkaviszony vállalása, kilépés esetén részarányos visszatérítés.

A tanfolyami rendszer egész tananyagának korszerűsítésére, racionalizálására is sor kerül — ez a folyamat már megkezdődött.

Az oktatási rendszer átalakítási kísérletei hívták életre a *szakközépiskolák* rendszerét — 1963 óta a MÁV is fokozatosan áttért a szakközépiskolai oktatásra. A szakközépiskolák magasan kvalifikált szakmunkásokat, forgalmi dolgozókat képeznek és lehetőséget teremtenek felsőfokú tanulmányok folytatására is. Jelenleg a MÁV-nál több szakközépiskola működik:

— *közlekedési szakközépiskola*: a vasútforgalom területére a forgalom szolgálattevőit képezi;

— *közlekedésgépészeti szakközépiskola*: vasútgépészeti ágazatán végeztek kovács, esztergályos, járműlakatos, hegesztő, motorszerelő szakmunkás — villamosmozdony-vezető, motorkocsi-vezető munkakört láthatnak el;

— *út-vasút építési szakközépiskola*: a vasútépítés és -fenntartás szakmunkásait képezi;

— *híradástechnikai szakközépiskola*: tanulói távközlési, biztosítóberendezési műszerészek, szerelő stb. szakmunkások lesznek.

A szakközépiskolák országos gondja — ami a vasútnál is súlyosan jelentkezik — a laboratóriumi, fizikai—kémiai előadótermek hiánya. Enyhülést hozhat a kelenföldi új iskola-

kollégium felépülése a negyedik ötéves terv időszakában. A tanácsokkal közös irányítású intézmények túlságosan decentralizáltak, előadói gárdájuk még nincs megfelelően biztosítva. A szakközépiskolák anyagának korszerűsítése folyik, és vizsgálják azt is, hogyan válhatnak ezekben az intézményekben végzetek a vasút technikusaivá.

A vasutas szakközépiskolák legnagyobb gondja a *kollégiumi férőhely* hiánya. A MÁV az egész országból toborozza tanulóit, így a távol lakóknak bentlakást kell biztosítani. A szegedi intézményben a bentlakásosok aránya az összes hallgató létszámához viszonyítva 71,8%, itt az épület is megfelelő (volt laktanya). Budapesten a bentlakásosok aránya csupán 36,2%.¹⁷ A budapesti kollégiumokat a KÖJÁL nem tartja megfelelőnek. A negyedik ötéves terv időszakában épülő 500 férőhelyes kelenföldi kollégium a gondokon enyhíthet. A szűkös férőhelyek természetesen akadályozzák, hogy megfelelő kulturális, sportlétesítményeket alakítsanak ki az ifjúság számára. A szakközépiskolák számos olyan területen nyújtanak képzést, ahol nők foglalkoztathatók. A leánytanulók felvételét a kollégiumi férőhelyek szűkössége még jobban gátolja: Budapesten egyáltalán nem helyezhetők el lányok, Szegeden pedig az elhelyezésben részesíthető lányok aránya csupán 27%. A helyzeten majd az változtat, ha felépül a felsőfokú technikum új kollégiuma és a régi kollégium átadható a szakközépiskolának.

A vasút négy alapvető szakterületén — forgalom, kereskedelem, vontatás, pályafenntartás — felsőfokú technikai képzést vezetett és vezet be. Az 1962—1963-as tanévben indult szegedi felsőfokú *vasútforgalmi* technikum, a forgalom, kereskedelem irányító apparátusát neveli. A *vasútüzemi* szak végzettjei a gépi vezérlés felé haladó forgalom munkájának irányítói, a különböző szolgálati, igazgatósági munkakörök koordinátorai. Szegeden 1968—1969 óta működik *távközlési-biztosítóberendezési* szak is. Az itt végzetek az adott berendezések javítóinak, karbantartóinak irányítói, felügyelő-oktatói és a gépi adatfeldolgozó munkák ellenőrző, irányító szakemberei.

Az 1973-1974-es tanévben kezdi meg teljes működését a

¹⁷ KPM Vasúti Főosztály adatai alapján, 1971.

győri közlekedési-műszaki főiskola. Ennek előkészítése, tervének, oktatói gárdájának összeállítása most folyik.

A már működő felsőfokú intézmények hatásfokát, hallgatóinak felkészültségét, helytállását a vasút szakemberei vizsgálják.

A MÁV szakemberszükségletének biztosítása miatt tervezik a társadalmi ösztöndíj rendszerének átalakítását is, hogy ne csak a felső-, hanem a középiskolás és szakmunkástanulók is részesüljenek benne. Az ösztöndíjasok menetdíjkedvezményben is részesülnek. Az ösztöndíj meghatározott tól—ig-os értékhatára mellett a vasút a magasabb ösztöndíj juttatására törekszik.¹⁸

Az ösztöndíjak adományozásánál elsőbbséget élveznének az egyedülálló nők, a fizikai dolgozók és a vasutas szülők gyermekei — megfelelő tanulmányi, alkalmassági feltételek mellett.

A MÁV szakoktatási reformtervezetének fő vonásai arról tanúskodnak, hogy reálisan számba veszik a jelenlegi lehetőségeket. A szakosítási rendszer általános oktatási rendszerünkhöz kapcsolódik, arra épül, és figyelembe veszi a vasút jelenlegi munkaerőhelyzetét. Átfogóbb, a magasabb képzést segítő átalakítás csak általános oktatási rendszerünk tartalmának, struktúrájának megváltozása után várható. A vasút oktatási rendszere kialakításánál igyekszik a technikai fejlődés jövő felé mutató alaptendenciáit figyelembe venni és a szakképzést ilyen irányba terelni.

A vasútüzem sokágú, bonyolult mechanizmus, így szakember-utánpótlásának képzési formái is sokoldalúak. Természetesen a technikai fejlődés előrehaladása az egyszerűsítés, de ugyanakkor új, magasabb fokú differenciálás további folyamatát indítja el. Nagyon fontos, hogy a vasúti szakképzés tárgyi feltételei beruházási, építési kivitelezése megvalósuljon, mert ez előfeltétele az oktatás korszerűsítésének.

¹⁸ A társadalmi ösztöndíj részei: tanulmányi, szociális és ösztöndíjpótlék. A vidéki ösztöndíjasok számára nem évi 10 hónapos, hanem 12 hónapos ösztöndíjat folyósítanak. A régebben kötött szerződéseket az új elvek alapján módosítanak. A felsőfokú oktatási intézményekben tanulók évente egyszer 800 forintos tanszersegélyt kapnának.

A VASUTAS DOLGOZÓK TERMELÉSI AKTIVITÁSA, IDEOLOGIAI, POLITIKAI KÉPZÉSI FORMÁK

Az újjáépítés hősi korszaka után a szocialista építés, iparosítás évtizedei kezdődtek. Bizonyított, hogy a vasút dolgozói hosszú ideig változatlan műszaki színvonalú termelési eszközökkel egyre nagyobb teljesítményeket nyújtottak. Körükben is — mint a munkásosztály más rétegeiben — jelentkeztek a munkához való új viszony jegyei. Termelési mozgalmak együtt alakultak, változtak az egész munkásosztályéval, és kibontakoztak a speciális vasúti munkamozgalmak. A vasutas dolgozók termelési aktivitása magas fokú volt, aktív részvételük fontos szerepet játszott magas szintű teljesítményeik elérésében a szocialista munkamozgalmakban. Tekintsük át röviden ezt a folyamatot.

Szovjet példa nyomán, 1950-ben, a munkások kezdeményezésére a MÁV-nál is kibontakozott a Sztahanov-mozgalom, a 2000 tonnás és 500 km-es mozgalom. A dolgozók kezdeményezésére születtek a „mosástól mosásig”, „javítástól javításig”, „minden út jövedelmezőségéért” mozgalmak. Hiányossága volt e mozgalmaknak, hogy a jutalmazási és prémiumrendszerek csak a nagyon kiemelkedő, de tartósan nem biztosítható eredményeket jutalmazták, és ezeket propagálták. Minden év július második vasárnapját vasutasnappá nyilvánították, hogy ezzel is hangsúlyozzák a vasutasok összetartozását. Ez az ünnep, az ekkor adott kitüntetések, jutalmazások már hagyománnyá váltak.

Az 1953 nyarán hozott intézkedések hatást gyakoroltak a vasutas dolgozók helyzetére és aktivitására is: a munkaverseny élénkebbé, tartalmasabbá vált. A jutalmak, kitüntetések megmaradtak, és megalkották a szakma kiváló dolgozója, az

élüzem címeiket. Több csomópont, személypályaudvar (pl. Ferencváros, Miskolc) kormánykitüntetést kapott. Pozitív kezdeményezés volt az új munkamódszerek szakmai bemutatója; például a forgalmi szolgálatnál a síktolatas; a kereskedelmi szolgálatnál a kíméletes árukezelés; a pályafenntartásnál a vibrátoros talpfaaláverés; a járműjavítókban a gyorsvágás stb. A vasutas dolgozók magas fokú termelési aktivitását mutatja, hogy a műszaki fejlesztés elmaradása ellenére is kiemelkedő áruszállítási teljesítményt értek el.

Az ellenforradalom leverése után nőtt a társadalmi szervezetek aktivitása, tartalmasabbá vált kapcsolatuk a dolgozókkal. Az egyes rétegek között — például az ifjúság — nagyarányú agitációs és szervező munka bontakozott ki. A vasutas fiatalok, a postás fiatalokkal országos találkozókat rendeztek. A vasutas fiatalokat nagyarányú társadalmi munkába vonták be, például a balatonkenesei üdülő építésébe. Kibontakozott a Szakma Ifjú Mestere mozgalom. A fiatal vasutas mérnökökkel, technikusokkal külön tanácskozásokat tartottak. Ezekben az években sikerült az utánpótlást biztosító ifjúságot erőteljesebben bekapcsolni a munkába. Az 1950-es évek végén a dolgozók új versenymozgalmat kezdeményeztek. A Szovjetunió Kommunista Pártja XXI. kongresszusának tiszteletére indított munkaverseny-vállalások vitája során az a vélemény alakult ki, hogy a szocialista munkaversenynek már nemcsak a munka termelékenységének emelkedéséhez kell hozzájárulnia, hanem a jövő emberének a neveléséhez is. A mozgalom a szocialistabrigád-mozgalom elnevezést kapta.

A szocialistabrigád-mozgalom a munkaverseny egyik leg-tartalmasabb formája, amely lehetőséget teremt a dolgozók társadalmi, politikai aktivitásának kibontakozásához is. Feladatai leginkább az adott termelőegység gazdasági célkitűzéseinek sikeres megoldására irányulnak, úgy, hogy közben fejleszti a dolgozók gazdasági aktivitását, megteremti a művelődni, politikailag tájékozódni kívánó emberek közösségét, akik jobban megértik már a nagy társadalmi mozgásokat is, és azok alkotó részeseivé válnak. A szocialista brigádok hármas jelszava: „szocialista módon dolgozni, tanulni, élni” —

közül kétségtelenül a „szocialista módon dolgozni” feladatát tudták eddig a legközvetlenebbül megvalósítani.

Az első szocialista brigádok a járműjavítóknak jöttek létre, utána megalakultak a vontatás, a forgalom és a pályafenntartás területén is (lásd a 25. táblázatot).

A brigádmozgalom terjedése gyors volt: 1969-ben a vasutas dolgozók 45⁰/₀-a vett részt a szocialistabrigád-mozgalomban; ez országos összehasonlításban is kedvező eredmény, országosan 87 000 brigád, egymillió résztvevővel szerepelt, ez kb. 37⁰/₀-os arányt jelent.

A szocialistabrigád-mozgalom kibontakozását elősegítette, hogy a vasútnál részben a munkaszervezet is brigádfelépítésű. Problémát jelentett, hogy az utazószemélyzet részvétele milyen legyen a szocialistabrigád-mozgalomban. Az itt dolgozók együttes létszáma csekély, illetve gyakran más műszakba vagy mozdonyra teszik őket. Ezeken a helyeken 30—40—50 dolgozó alkotott szocialista brigádot, azonban ez az említett nehézségek miatt nem vált be. A szocialista üzemrész, részleg cím elnyeréséért folytatott munkaverseny sokkal jobban megfelel a sajátosságoknak.

Pozitív eredménye a vasúti szocialistabrigád-mozgalomnak a vasúti csomópontokon kialakult komplex brigádforma. Ezek a formák a vasút nagyüzemi jellegét helyezik előtérbe, s így a forgalom és az ezt szolgáló egyéb tevékenységek koordinálását segítik elő. Már közlekedéságazati szintűnek nevezhető az a folyamat, amelyet a vasút és autóközlekedés dolgozói között létrejött komplex brigádmozgalom képvisel (AKÖV—MÁV, majd MÁV—VOLÁN komplex brigádok), amely megvalósítja a vasút és az autóközlekedés dolgozóinak együttműködését.

A vasúti szocialistabrigád-mozgalomban is fontos szerepe van az erkölcsi, anyagi elismerésnek. Az anyagi elismerés ugyan még nem megfelelő mértékű. A kapott jutalmat még a brigádok egyenlően — nem az egyes tagok által végzett munka mennyiségének és minőségének megfelelően — osztják el. A jutalmazás módját jelenti még a külföldi utazás, a kiváló dolgozó cím elnyerése (ez már egyénileg történik), amelyek már hatékony jutalmazási formák.

A vasúti szocialistabrigád-mozgalom tapasztalatai azt jel-

zik, hogy nem a brigádok számát kell növelni, hanem vállalkozásaikat, munkájuk tartalmát színvonalasabbá tenni. Ezért fokozni kell a szocialista brigádok képviselőinek bevonását a feladatok kialakításába. A gazdasági vezetők még sokszor nem támaszkodnak erre a hatékony erőre, pedig minden munkafunkciónál speciálisan megfogalmazható az elvégzendő munka és a termelési feladatok. Az alapfeladat a menetrend szerinti közlekedés biztosítása, a vonóerő mind hatékonyabb kihasználása. A vasútnál kialakultak más, a dolgozók kollektív munkaverseny-mozgalmának hatékony formái is. Az 1960-as években indult 43 vasúti csomóponton komplex verseny az élüzem címért, amelynek lényege, hogy az állomások, a fűtőházak csak akkor nyerik el az élüzem címet, ha mindkét szolgálati hely teljesíti a célkitűzéseket. Ez a mozgalom szintén erősíti a vasút összüzemi jellegét is.

Az igazgatósági verseny kibontakozása is kedvező volt, mivel az összhálózati teljesítmény növekedése irányába hatott. A KGST-országok vasutasai 1961-ben nemzetközi munkaversenyt kezdtek a vonatok késésének csökkentése érdekében, és hogy a tehervonatok összeállítása megfeleljen a nemzetközi szabványnak. A MÁV ebben az időszakban a 3—4. helyen végzett. Az egyes határmenti csomópontokon a szocialista országok vasutasai között határforgalmi verseny bontakozott ki, amelyekben már kulturális, politikai célkitűzések is szerepeltek.

A versenymozgalomban jobban megfogalmazódtak a termelési célkitűzések, és kevésbé sikeres a politikai, kulturális nevelés. A termelési irányú versenymozgalom a kollektívák összekovácsolódását, újabb feladatokra való felkészülésüket segíti elő.

A felszabadulási jubileumi és a kongresszusi versenyek sikeresek voltak 1970-ben. Tovább erősödtek a mozgalom kialakult, hagyományos formái, a célkitűzéseket már konkrétabban sikerült körvonalazni. A fő célkitűzések: az áruszállítási terv teljesítése, az önköltség csökkentése, és egyre jobban előtérbe került a baleseti veszély csökkentése.

A versenymozgalomban az egyéni és a brigádmozgalom bevált formáin kívül a MÁV azokat a formákat ösztönözte, ame-

lyek mérhetővé teszik a kollektíva teljesítményeit és elősegítik a vasút összüzemi jellegének erősödését. A MÁV ötéves kollektív szerződése tartalmazza a szocialista munkaverseny formáit, az elérhető jutalmakat, kitüntetések.

Nagy jelentőségű társadalmi tett volt 1970-ben az árvíz-károk helyreállítására, illetve az árvízkárokat szenvedettek megsegítésére kialakult mozgalom. A Nyírségben számos vasutas dolgozó él, akiknek dolgozótársaik az árvíz után segítettek.

Az emberek társadalmi, politikai aktivitását sokféle módszerrel lehet fokozni. Alapvető jelentőségű ezek között a közoktatás, az ideológiai és a politikai oktatás. A közoktatás magas színvonala képessé teszi a dolgozót a társadalmi, politikai összefüggések megértésére, a társadalmi folyamatokban való aktív részvételre. Az előbbi fejezetből világossá vált, hogy a vasutas dolgozók általános képzettsége még hiányos. A probléma társadalmi megoldást igényel, de a MÁV-nak is erőfeszítéseket kell tenni, hogy kihelyezett üzemi iskolák segítségével, esti, levelező oktatásban a dolgozók alapfokú képzettségét emelje és meg kell keresni azokat a módszereket, amelyek segítségével megállítható az esti, levelező oktatás zuhanásszerű csökkenése, a nagyfokú lemorzsolódás. A vasúti szakképzés tanfolyamos formáinál szinte valamennyi tanfolyamtypusnál megtalálható a társadalmi ismeretek, vagy kifejezetten a marxizmus valamely résztudománya, mint tananyag. A kulturális, művelődési lehetőségek megteremtésében fontos szerepet játszik a MÁV részesedési alapjából képzett jóléti és fejlesztési keret, valamint a szakszervezeti tagdíjakból képzett keret. Kulturális célú beruházásokra, működési-felújítási költségekre 1967—1970 között 25 193 600 forintot költöttek.¹⁹

A műszaki, természettudományi és társadalomtudományi ismeretek bővítésében fontos szerepet játszanak az ismeretterjesztő előadások. Ezeket a szakszervezetek szervezik. Különösen népszerű forma az általános és műszaki munkásaka-

¹⁹ A Központi Vezetőség jelentése a Vasutasok Szakszervezete VIII. kongresszusának. 1971. március 17—18.

démia. A műszaki akadémiák iránti érdeklődés különösen azóta növekszik, amióta — az 1960-as évek eleje — kezd megvalósulni a vasút műszaki színvonalának forradalmi átalakulása.

A műszaki munkásakadémiák fejlődése a MÁV-nál

	Év	Akadémia száma	Hallgatók létszáma
	1966—1967	206	71 596
	1967—1968	179	63 815
	1968—1969	148	46 722
	1969—1970	180	75 600

Forrás: Vasutasok Szakszervezetének adatai alapján, 1971.

Az ismeretterjesztő előadások közül a politikai, művészeti, az irodalmi és az egészségügyi előadások a legnépszerűbbek.

Az előbbi formák nagy tömegeket fognak át, információkat, ismereteket közvetítenek és felkeltik az érdeklődést a kevésbé tömeges, mélyebb ismereteket nyújtó képzési típusok iránt.

A politikai-ideológiai oktatás kevésbé tömeges formái a tanfolyamok. Számos ilyen volt és van jelenleg is; 1. időszzerű kérdések (1966-ig); 2. marxizmus—leninizmus tanfolyam (1965-ig); 3. szocializmus építésének kérdései (1965-től); 4. szakszervezeti politikai iskola (1962—1966); 5. társadalmunk időszzerű kérdései tanfolyamok (1967-től). Ezek kiscsoportos, szemináriumi oktatást jelentettek, ahol átlagosan 18—20 fő vett részt, de előfordultak 8—10 fős csoportok is, főleg a pályafenntartásnál. A különböző tanfolyami formákon a szocialista brigádok közösen vesznek részt, így megvalósítva a képzést, informálódást is programjukban. A legnagyobb érdeklődést kiváltó témák is általánosan jellemzők: életszínvonalpolitika (reálbér, reáljövedelem), gazdaságirányítási rendszer reformja, a X. pártkongresszus anyaga.

A vasutas munkásrétegek társadalmi bázisa, összetétele

nem különbözik alapvetően a munkásosztályétól; így termelési aktivitásuk, politikai, ideológiai képzésük formái a munkásosztály hasonló tevékenységének részét képezik. Fontos történelmi forduló volt tudatuk formálásában az újjáépítés hősi korszaka; a munkásosztály más rétegeivel vállvetve valósították meg ennek feladatait.

Tanulmányom nyomon követte a vasút üzemében a termelőerők két oldalának, a termelési eszközöknek és a vele dolgozó embernek változó, kölcsönösen egymásra ható mozgását.

A vasútüzem technikai követelményei csak a tőkekoncentráció és -centralizáció magas fokán, a monopóliumok kialakulásával valósulhattak meg. A vasútüzemben a nagyüzem jelenik meg a maga összetett és bonyolult mechanizmusával. Ezért a vasutak kialakulásával olyan üzemforma valósult meg, amelyben a foglalkoztatottság nagy volumenű, az üzem országos jellegű, a munkafunkciók igen sok típusa létezik. Ezek a technikai feltételek jellemzik a szocialista vasútüzemet is. A társadalmi munkamegosztás előrehaladásával erősödnek a közlekedés integráló funkciói, ezért már a tőkés termelési viszonyok között is kialakul a közlekedéspolitika, amely a szocialista termelési viszonyok között a társadalmi tulajdon megvalósulásával a gazdaságpolitika fontos része. A tudomány és technika gyorsuló fejlődése a vasútüzemet is forradalmasítja: átalakul a vontatópark, automata jelző- és biztosítóberendezések jelennek meg, gépek végzik a pályák építő, karbantartó munkáit.

A magyar vasutak technikai színvonala a kialakulás viharos gyorsasága után a XX. század húszas-harmincas éveiben lassan fejlődött. A rövid háborús konjunktúrát a teljes megsemmisülés követte. Az újjáépítés rövid ideje alatt elérte a háború előtti technikai színvonalat. Az új, modern technika eszközei az 1960-as években jelentek meg vasutainkon. A vasútüzem ma az átmenet nehéz korszakát éli: a legmoder-

nebb technikai eszközök mellett még léteznek elavult eszközök is. Ez a helyzet bonyolult feladatok elé állítja a vasút termelési eszközeivel dolgozó embereket.

A közlekedés vasúti ágának mint gazdasági egységnek meg kell határozni a helyét a népgazdaságban is. Ez élénk vita tárgya, mivel a termelőmunka és -tevékenység ma is széles körű, ezért röviden felidézném Marx fejtegetéseit a szállításról, közlekedésről. A tőkés újratermelési folyamatban az áru fogyasztásának megvalósítása nem lehetséges aállítás helyzetváltoztató szolgáltatása nélkül. Marx szállítóiparnak nevezte az áru- és a személyszállítás folyamatát, amely az adott korban még fejletlen volt, hiszen nagyüzemi méreteit a tőke koncentrációjának és centralizációjának előrehaladása, a monopolkapitalizmus kialakulása hozta csak létre; de már Marx korában is a társadalmi munkamegosztás elkülönült ága volt. „Amit a szállítóipar elad, az maga a helyzetváltoztatás. Az előidézett hasznos hatás elválaszthatatlan a szállítási folyamattól, azaz a szállítóipari termelési folyamattól... Emberek és áruk a szállítóeszközzel utaznak, az utóbbinak az utazása, helyváltozása — ez éppen a *szállítóeszközzel* végzett termelési folyamat.”¹

Az áruk esetében a folyamat lényege vitathatatlan, az áru értéke a szállítással megváltozik, a termelőfolyamat befejeződik, a termék fogyasztható. A személyszállítást Marx — ez az idézetből is kitűnik — nem sorolta kifejezetten a termelőfolyamatok körébe, bár van Marxnak olyan munkája is, amelyben — a helyváltoztatás iparában mint az anyagi termelés negyedik ágában — mind az áru-, mind a személyszállító tevékenységet termelő jellegűnek tekinti.² Véleményem szerint ennek a „kettősségnek” oka, hogy Marx korában a személyszállítási tevékenység megítélése — méretei, volume miatt — nem volt jelentős sem elméleti szempontból, sem a nemzeti jövedelem számításában.

¹ Marx: A tőke. I. köt. Marx—Engels Művei. 23. köt. Budapest 1967. 474. old.

² Marx: A tőke. II. köt. Marx—Engels Művei. 24. köt. Budapest 1968. 53. old.

A tőkés termelési viszonyok között is a technika fejlődése bővíti ki a társadalmi munkamegosztást, tehát az igen differenciált munkamegosztásban az integratív szerepet játszó ágak — így a vasút is — döntő jelentőségűvé válnak. A monopolkapitalizmusban már a szállítás nem csupán az árunak a fogyasztóhoz való eljuttatását végzi, hanem a differenciálódott munkamegosztásban a termelőfolyamat egyes ágainak, fokozatainak összekapcsolását is.

Az állammonopolista kapitalizmus viszonyai között a fejlett tőkésországokban egyre jobban kiterjed a szolgáltatótévékenységet végző ágazatok köre; ez a tudományos-technikai fejlődés előrehaladásának, az életszínvonal emelkedésének eredménye. De felduzzad a szolgáltatószféra hatalmi, igazgatási apparátusa is, amely az imperializmust jellemző élősdiség jele. A kialakuló, gyakran harmadik szektornak nevezett szolgáltatószféra felosztása általában a következő szempontok alapján történik:

1. termelési szolgáltatások, amelyek az anyagi javak előállításával, realizálásával, megóvásával közvetlenül kapcsolatosak (termelési javítószolgáltatások, áruszállítás stb.);

2. lakossági szolgáltatások, a lakosság anyagi, kulturális, egészségügyi szükségleteinek nem dologi javakkal kielégíthető része (hírközlés, kommunális ellátás, oktatás, kulturális szolgáltatások stb.);

3. ún. társadalmi szolgáltatások (állami, társadalmi irányítással, biztonsággal foglalkozó intézmények, szervezetek).

A polgári közgazdászok szerint a harmadik szektor tevékenysége általában részt vesz a nemzeti jövedelem termelésében. Nincs azonban egyetértés abban, hogy ezek a szolgáltatási tevékenységek mind nemzeti jövedelmet termelők-e; különösen a társadalmi szolgáltatások beszámítása körül folyik vita. A polgári nemzetijövedelem-számítások is elismerik a szállítási tevékenység produktivitását.

A szocialista országok közgazdászainak egy része a termelőmunka marxi meghatározását elemezve a termelési viszonyok determináns szerepét hangsúlyozza. Ennek alapján fogalmazva meg a szocializmus gazdasági alaptörvényét, kijelentették, hogy a szocializmus termelési viszonyai között

minden, a társadalmilag szervezett munkamegosztás keretei között végzett munka termelő jellegű. (E nézet vulgarizált változata a társadalom számára végzett munka hasznosságát, s emiatt termelőjellegét hangoztatja.) A szocialista országok a nemzeti jövedelem számításánál — általában nemzeti jövedelmet létrehozó termelőmunkaként — csak azokat az ágazatokat veszik figyelembe, amelyek az árutermelés klasszikus értelemben vett értékképző folyamatában vesznek részt.

A szocialista országokban a gazdasági fejlettség magasabb színvonala, a szolgáltatászférák „iparosodása”, illetve a már létező ipari ágazatok új technikai-gazdasági színvonalon való kibontakozása a termelőmunka határainak új elméleti körülhatárolását igényli. A tudomány és technika gyorsuló fejlődése azonban rendkívül nehézíti teszi a termelőmunka fogalmi határának kijelölését, mivel a tudományos-technikai haladás átalakítja, megváltoztatja a termelés kereteit, a termelőfolyamat egyre inkább kiterjed. „... a termék az egyéni termelő közvetlen termékéből társadalmi termékévé változik, közös termékévé egy összmunkásnak, azaz egy kombinált munkaszemélyzetnek, amelynek tagjai a munkatárgy kezeléséhez közelebb vagy távolabb állnak. Magával a munka-folyamat kooperatív jellegével ezért szükségszerűen kitágul a termelőmunkának és hordozójának, a termelőmunkásnak a fogalma. Az embernek ahhoz, hogy termelően dolgozzék, most már nincs szüksége arra, hogy a munkatárgyat maga vegye kezébe; elegendő az összmunkás szervének lennie, annak valamilyen alfunkcióját elvégeznie.”³

A társadalmi munkamegosztás fokozódásának ez a tendenciája a munkatevékenységet részfolyamatokra bontja, a részekre tagolt folyamat fontosabb szerephez juttatja az integratív, szervező funkciót jelentő tevékenységformákat. Az igen gyorsan átalakuló, mozgó, változó termelési folyamatban nehéz megragadni azt az ipari, illetve üzemszervezési határt, amely a termelőmunka határát is jelzi.

Az áruszállítás termelő jellegét Marx megnyugtatóan tisztázta. A személyszállítási folyamat jellege — amely a XX.

³ Marx: A tőke. I. köt. Marx—Engels Művei. 23. köt. 473. old.

században a közlekedésben már tömegméretű tevékenységgé vált — viszont még nem egyértelműen tisztázott.

A személyszállításról szóló vita az 1950-es években a Szovjetunióban volt a legintenzívebb. Az volt a kérdés, besorolható-e a nemzeti jövedelmet alkotó tevékenységek körébe a személyszállítás. A vita, bár elméletileg nem tudta lezárni a kérdést, mégis megindította azt a folyamatot, amely rést ütött az anyagi termelés megmerevedett fogalmi körén. Legalaposabban Kronrod érvelt a vasúti személyszállítás termelőjellege mellett. Kronrod részben azt bizonyította, hogy a munka jellegének megítélésénél a „dologiság” nem elegendő, hiszen nem anyagi jellegű tevékenység eredménye is lehet dologi. Másrészt a személyszállításnál az utazó ember nem elkülönült munkatárgy; a szállításban a munka tárgya (ember) és eszköze (szállítóeszköz) szét nem választható.

Mindkét érv figyelemre méltó, azonban elfogadásuk nemcsak a vasúti személyszállítás anyagi jellegének elismerését indokolná, hanem számos más ágazatét is, például az oktatását és az egészségügyét.

A személyszállítás anyagi jellegének alátámasztására nincs egzakt elméleti ismerv. Gyakorlatilag viszont a személyszállítás a vasutaknál az összetevékenység kisebb hányadát képviseli (30%), ez is döntően a munkaerő mozgásának lebonyolítását szolgálja. Így elfogadható, hogy a teljes vasúti szállítás termelőtevékenységnek fogjuk fel.

A vasúti közlekedés gazdasági helyének meghatározását a következőkben foglalhatjuk össze:

- a) a vasúti személy- és áruszállítás termelőtevékenység, a termelő jellegű szolgáltatások körébe tartozik;
- b) a közlekedés termelőtevékenysége, hasznos hatása nem tárolható, tehát helyileg és időben a termelés szükségleteihez kell igazodnia.

Meghatározva a vasút tevékenységének népgazdasági helyét, összegeznünk kell az itt dolgozók társadalmi helyzetében végbement változásokat.

A szocialista gazdaság fejlődésének szükségszerű következménye volt a társadalmi-foglalkozási átrétegződés. A felszabadulás előtt a népesség fele a mezőgazdaságból élt, ma csu-

pán 30⁰/₀-a. Huszonöt év alatt ipari munkásságunk létszáma megduplázódott; több mint másfél millió fő. A vasutas dolgozók létszáma is megnőtt; az 1937-es év adatai szerint a Magyar Királyi Államvasutaknak 53 672 dolgozója volt; 1960—1970 között a MÁV dolgozóinak száma 160 000—150 000 körül mozgott. A technikai fejlődés magasabb színvonalának elérésével ez a létszám csökkenni fog. Foglalkoztatottai korábban is főképpen a mezőgazdaságból származtak, illetve a vasutas szakma öröklődött. Az utóbbi forrásban történt változás; empirikus, szociológiai-statisztikai megfigyelések mutatják, hogy a vasutas dolgozók között a szakma generációs jellege már nem jellemző. A vasutas dolgozók általában nem tekintik gyermekeik számára vonzó életpályának a vasutat.

A szocializmus lényegéből következően a társadalmi juttatások általánossá váltak, s így a vasutas dolgozók egyes rétegei elvesztették *viszonylagos* gazdasági presztízs-kiváltságait, más rétegek felemelkedtek, s így a „vasutas társadalom” társadalmilag-gazdaságilag egységesebbé vált.

Helyes volt a feudális jellegű vasutas társadalmi piramis felszámolása, de még nem megfelelő fokú a végzett munka minősége szerinti differenciálás. Különösen szembetűnő ez a vasúti alaptevékenységet jelentő forgalmi szolgálatnál. Nem tudtuk a balesetveszélyes, a nehéz fizikai munkafolyamatokat megfelelően preferálni, így ezek munkaerő-utánpótlása rendkívül nehezen biztosítható. Másrészt a technikai fejlődés teljesen új szakmákat hozott létre és megkövetelné a műszaki-technikai létszám növekedését. Itt is gátként jelentkezik a váltakozó, éjjel-nappali szolgálat, illetve a bonyolult szakvizsgarendszer, amely a fiatalokat, műszakiakat nem vonzza. Vannak tényezők, amelyekben nyilvánvalóan nem lehet változtatni, de a bérek differenciálásával vagy más preferációs rendszerrel erőteljesebben kell ellensúlyozni.

Az elkövetkező évtizedekben a vasútnál a technika fejlődése egyre jobban felgyorsul. A vasútnál a tevékenységtípusok több egymáshoz kapcsolódó ága fog létezni továbbra is, de a szakmai struktúra megváltozik. Törekedni kell arra, hogy a dolgozók munkája bonyolultságának fokát a bérarányokban érvényre juttassuk. Ugyanakkor a nehéz, baleset-

veszélyes munkatípusokat is a bérarányokkal, juttatásokkal kell preferálnunk. (A jövő kívánalma természetesen az ilyen munkakörök eltűnése.) Ezeknek a feladatoknak a megoldására nemcsak bér és presztízs biztosítása szolgál, hanem a vasúti speciális szakképzési rendszer jövő igényeinek megfelelő átfarmálása is, ami az utóbbi években meggyorsult.

Több gondot kell fordítanunk a munkakörülmények (munkásszállások, étkeztetés, munka- és egyenruha- stb.) juttatások javítására, mert ezek is fontos szerepet játszanak a dolgozók munkahelyi közérzetének alakulásában.

A vasutas dolgozók szociális, anyagi helyzete a felszabadulást megelőző évekhez viszonyítva sokat javult, de fejlődése néhány más népgazdasági ág mai szintjéhez viszonyítva elmaradt. Nyilvánvalóan ez döntő szerepet játszott abban, hogy a fiatalok nem szívesen vállalják a vasúti munkát. A vasút kénytelen olyan munkaerőforrásból meríteni, amely éppen rendelkezésére áll. Ez a tény kedvezőtlenül hat a vasútnál különösen fontos munkafegyelem alakulására. A bekövetkezett balesetek nagyon súlyos károkat okoznak úgy emberéletben, mint anyagiakban. Emellett hangsúlyozni kell, hogy a vasút teljesítményének növekedése a felszabadulás után egyedülálló a magyar vasutak történetében.

A szocialista termelés viszonyai között az alapvető termelési eszközök társadalmi tulajdonba, állami tulajdonba kerülnek. A termelés értéktöbbleten keresztüli közvetítettsége eltűnik, a termelőmunka az adott szocialista termelési viszonyok között értelmezhető. A szocializmusban is a vasút nagyüzemi mechanizmusa, veszélyessége, az összekapcsolódás, a koordinálás óraműszerű pontosságát és az itt dolgozók félig katonai jellegű fegyelmét, utasításos jellegű irányítását követeli.

A termelési eszközök magántulajdonosi viszonyai között az irányítás lényege a tőkés *magántulajdonban* volt kereshető. A szocialista termelési viszonyok között — a társadalmi tulajdon megvalósulásával — a munkásosztály a tulajdonos, az uralkodó osztály. Irányítói, vezetői tevékenységét állami és más osztályszervezetek apparátusaival, választott vezetői révén gyakorolja. Az állami, politikai, gazdasági élet külön-

böző szintű vezetői között ma negyedmillió a volt munkások és a munkásszülők gyermekeinek a száma, az ipari vállalatok vezetőinek — gyáregységig bezárólag — 50%-a munkás volt. Ez a folyamat a vasútnál is lezajlott; a KPM Vasúti Főosztálya, az irányító apparátus legfelső szintjén kb. 70% azoknak az aránya, akik vasúti termelőtevékenységet folytatók közé tartoztak, illetve ilyen rétegek gyermekei.

A kapitalista viszonyokkal összehasonlítva a vasútnál a vezetők és munkások viszonyában a feudális társadalmi hierarchia eltűnt. A munkaviszonyt széles körben megvitatott kollektív szerződés szabályozza, a fejlesztés elveit a dolgozókkal megbeszélik. (A MÁV negyedik ötéves tervének vasúti vitája.)

A munkához való új szocialista viszony számos típusa — a szocialista brigádok, más munkaversenyformák — a vasutas dolgozók körében éppen úgy elterjedtek, mint a többi munkásréteg között. A vasutas dolgozók társadalmi szervezetek tagjai. A vasutasok különböző rétegeivel képviselőik megbeszéléseket, tanácskozásokat tartanak (például fiatal műszakiak, közgazdászok értekezlete).

Mindez nem jelenti azt, hogy végbement az irányító tevékenység és a termelőmunka teljes összeolvadása. Leválaszthatók a termelőmunka folyamatából azok a tevékenységtípusok, amelyek már nem termelő jellegűek. Kutatásaim jelenlegi szakaszában a munkafolyamat vizsgálatok azt mutatták, hogy a vasútigazgatóságok és az ennél magasabb fokú irányító munkahelyek jelentik ezt a szintet.

A vasút integratív össztőkés funkciója a tőkés termelési viszonyok között azt eredményezte, hogy a vasút történelmileg rövid idő alatt nagyjából állami vállalattá vált. Dolgozói állami alkalmazottak. A vasút kulcsfontosságú szerepe miatt a tőkésállam a gazdasági és politikai manipuláció, presztízs-hierarchia kialakításával osztotta meg a vasutas dolgozókat, és igyekezett őket az osztályharcban a munkásosztálytól elválasztani. Kétségtelen, hogy a tőkésállamok ebben sikert értek el, és olyan hamis látszat és tudat alakult ki, mintha a vasutas dolgozók különállnának a munkásosz-

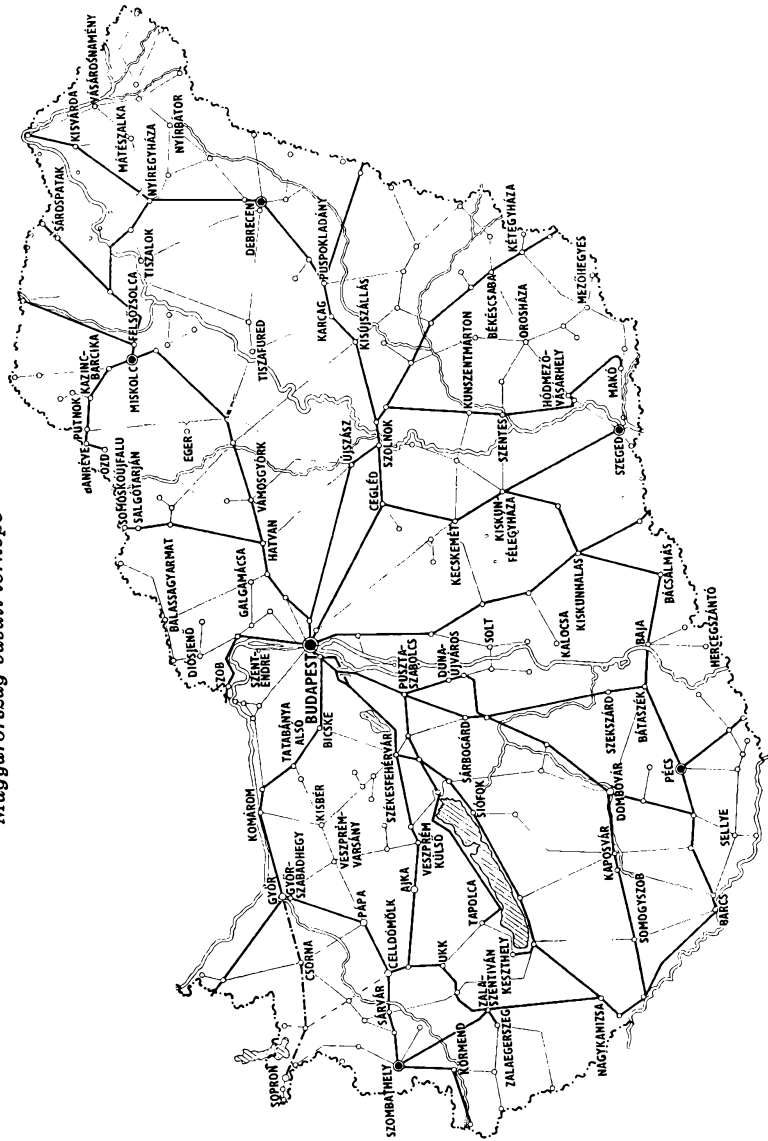
tálytól, és a társadalom struktúrájában középütt helyezked-
nének el.

Tanulmányom célja a vasutas dolgozók helyének, szerepé-
nek meghatározása volt a társadalom szerkezetében és a „ha-
mis tudat”, „látszat” kifejezéseket a vizsgálat eredményeként
használok. A vasutas dolgozók helyét, szerepét igyekeztem
sokoldalúan megközelíteni. Meghatároztam a vasút — mint
ágazat — helyét a gazdaságban és azt, hogy éppen integrat-
ív szerepe miatt milyen szoros kölcsönhatásban áll a gaz-
daság egészének színvonalával, fejlődésével. Megvizsgáltam
az alkalmazott termelési eszközök állapotát, fejlettségét tör-
ténelmileg is, hiszen ez determinálja és alakítja a vele dol-
gozó embert. Vizsgáltam a vasutas dolgozók élet- és munka-
körülményeit, politikai arculatát a tőkés termelési viszonyok
között és ma, a szocializmus teljes felépítésének folyamatá-
ban. Kutatásaimban igyekeztem kidolgozni, meghatározni
azokat a determinánsokat, amelyek segítségével meghatároz-
ható egy specifikus réteg helye, szerepe a társadalomban, és
ezek az összetevők jelennek meg az egyes fejezetekben.

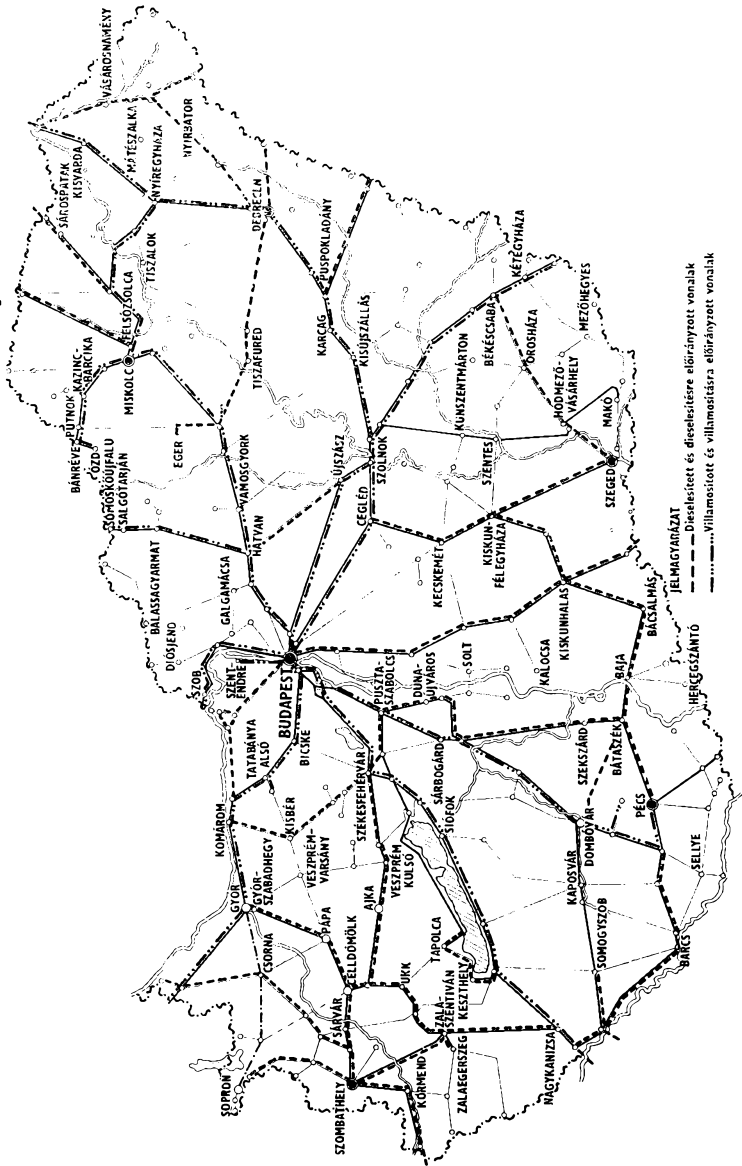
Az osztály meghatározásának tényezői nemcsak az adott
réteg helyét segítettek megközelíteni, hanem belső struktu-
ráltságát is. Ezek: a) termelési eszközökhöz való viszony; b)
a végzett tevékenység jellege, a termelőmunka; c) élet- és
munkakörülmények (szakképzettség, általános műveltség, bé-
rek, munkaidő, munkaintenzitás, lakásellátottság, szociális-
egészségügyi helyzet stb.).

A felsorolt tényezők vizsgálata azt mutatta, hogy a mun-
kásosztály egyik speciális rétegéhez jutottunk el — az irá-
nyításban tevékenykedők egy részét kivéve —, amelynek
mozgását, változását nemcsak önmagában, hanem más mun-
kásrétegekhez viszonyítva közelítettük meg, hogy ezáltal is
közelebb juthassunk távolabbi célunkhoz, a ma munkásosz-
tálya fogalmi határainak pontosabb kijelöléséhez.

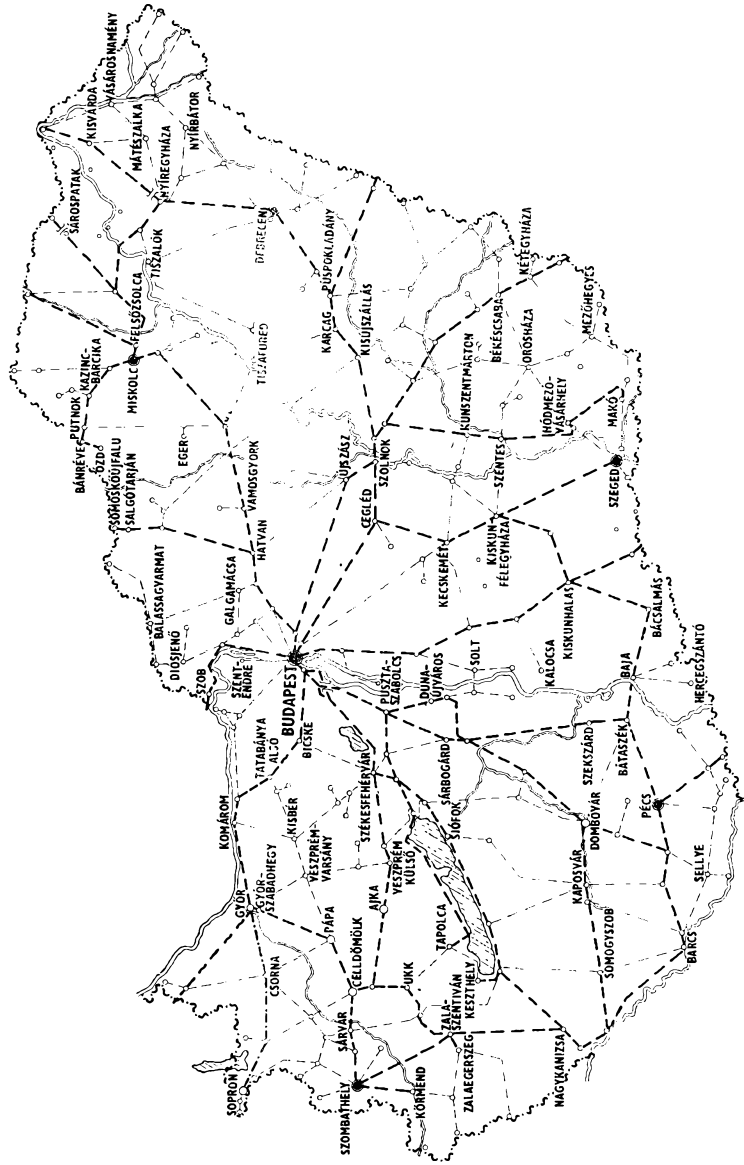
Magyarország vasúti térképe



A magyar vasutak törzshálózatainak fejlesztése a közlekedéspolitikai koncepció szerint



A magyar vasutak vonalhálózata a közlekedéspolitikai koncepció megvalósulása után



FUGGLEILK

*1. táblázat. A vasúti áruszállítási teljesítmények alakulásának
százalékos aránya (1960 = 100%)*

Ország, országsoport	Mérték- egység	1950	1955	1965	1968
a) Európai Közös Piac országai:					
Franciaország	tonna	66,4	84,1	105,0	101,0
	átkm	68,4	82,4	113,0	111,0
Olaszország	tonna	70,2	95,1	87,0	96,0
	átkm	66,9	85,0	98,0	107,0
Német Szövetségi Köztársaság	tonna	72,6	92,2	97,0	101,0
	átkm	76,8	94,6	107,0	107,0
Belgium	tonna	103,9	116,4	103,0	102,0
	átkm	89,0	106,4	106,0	105,0
Hollandia	tonna	77,6	98,6	103,0	102,0
	átkm	92,1	108,2	106,0	105,0
b) Egyéb nyugat-európai országok:					
Ausztria	tonna	80,0	100,9	97,0	91,0
	átkm	73,2	91,2	103,0	101,0
Dánia	tonna	110,0	95,5	99,0	96,0
	átkm	85,8	88,6	101,0	99,0
Egyesült Királyság	tonna	113,3	110,3	92,0	83,0
	átkm	118,7	114,5	89,0	84,0
Finnország	tonna	87,4	102,0	109,0	113,0
	átkm	69,9	92,3	107,0	116,0
Norvégia	tonna	116,0	106,0	130,0	155,0
	átkm	99,2	99,8	124,0	148,0
Svájc	tonna	61,7	80,7	128,0	134,0
	átkm	50,8	75,2	128,0	141,0
Svédország	tonna	85,4	93,0	121,0	131,0
	átkm	79,8	94,4	127,0	135,0
c) Európai szocialista országok:					
Bulgária	tonna	36,1	58,9	146,0	163,0
	átkm	35,5	58,9	154,0	174,0
Csehszlovákia	tonna	49,5	73,8	113,0	118,0
	átkm	36,9	64,4	121,0	120,0

Ország országcsoport	Mérték- egység	1950	1955	1965	1968
Lengyelország	tonna	55,9	82,4	119,0	132,0
	átkm	52,8	78,1	122,0	139,0
Magyarország	tonna	44,0	75,3	121,0	122,0
	átkm	40,6	66,0	130,0	138,0
Német Demokratikus Köztársaság	tonna	44,0	75,3	110,0	106,0
	átkm	45,8	76,7	118,0	117,0
Románia	tonna	45,3	76,1	148,0	191,0
	átkm	38,3	74,0	156,0	205,0
Szovjetunió	tonna	44,2	67,2	128,0	143,0
	átkm	40,3	64,5	130,0	151,0
Jugoszlávia	tonna	70,7	77,0	115,0	105,0
	átkm	65,5	76,2	119,0	108,0

d) *Közepesen fejlett
országok:*

Görögország	tonna	40,9	86,3	150,0	113,7
	átkm	31,1	88,5	158,6	150,0
Portugália	tonna	90,0	102,6	100,0	108,0
	átkm	68,7	95,0	99,0	107,9
Spanyolország	tonna	96,1	105,0	99,0	100,0
	átkm	109,5	116,0	128,5	103,1
Törökország	tonna	—	—	104,4	114,0
	átkm	—	—	122,5	129,5

Forrás: Közlekedési és Hírközlési Adattár. 1960 – 1967. HSH 1969. 201. old.; Közlekedési és Hírközlési Adattár. 1969. KSH 1970. 14–15. old.; Nemzetközi Statisztikai Évkönyv. KSH 1970.; Társadalomtudományi Intézet számításai.

2. táblázat. Szállított áruk aránya súlyban és árutonna-kilométerben,
közlekedési áganként (%-ban)

Ország, országcsoport	Mérték- egység	Vasút		Gépkocsi		Belvízi	
		1960	1967	1960	1967	1960	1967
<i>Európai Közös Piac országai közül:</i>							
Franciaország	tonna	19,7	14,6	74,6	79,8	5,7	5,6
	átkm	57,8	48,5	31,2	41,5	11,0	10,0
Hollandia	tonna	10,0	5,0	35,0	51,8	55,0	43,2
	átkm	13,0	7,4	12,8	24,2	74,2	68,4
<i>Egyéb nyugat-európai országok közül:</i>							
Egyesült Királyság	tonna	17,2	—	82,2	—	0,6	—
	átkm	38,0	—	61,5	—	0,5	—
Norvégia	tonna	4,3	—	95,7	—	—	—
	átkm	40,0	—	60,0	—	—	—
Svédország	tonna	18,1	—	81,9	—	—	—
	átkm	64,0	—	36,0	—	—	—
<i>Európai szocialista országok:</i>							
Bulgária	tonna	22,5	14,2	76,5	85,2	1,0	0,6
	átkm	72,4	64,8	21,2	28,0	6,4	7,2
Csehszlovákia	tonna	31,0	25,5	68,4	74,0	0,6	0,5
	átkm	86,1	84,2	10,0	12,6	3,9	3,2
Lengyelország	tonna	42,1	34,6	57,5	64,8	0,4	0,6
	átkm	91,0	88,2	7,8	10,2	1,2	1,6
Magyarország	tonna	54,5	43,9	42,3	52,6	3,2	3,5
	átkm	87,0	82,5	5,7	9,6	7,3	7,9
Német Demokratikus Köztársaság	tonna	45,5	39,9	52,1	57,8	2,4	2,3
	átkm	81,8	78,0	12,6	16,4	5,6	5,6
Románia	tonna	57,0	41,9	41,6	56,9	1,4	1,2
	átkm	91,1	89,3	4,7	8,2	4,2	2,5

Ország, országcsoport	Mérték- egység	Vasút		Gépkocsi		Belvízi	
		1960	1967	1960	1967	1960	1967
Szovjetunió	tonna	17,5	17,5	80,5	80,1	2,0	2,4
	átkm	89,0	87,3	5,4	6,9	5,6	5,8
Jugoszlávia	tonna	40,5	12,8	56,1	84,9	3,4	2,3
	átkm	79,0	48,2	10,9	40,0	10,1	11,8

Forrás: Nemzetközi Statisztikai Évkönyv. KSH 1970. 242. old. alapján Társadalomtudományi Intézet számításai.

3. táblázat. Egy lakosra jutó áruszállítási teljesítmények

Ország, országcsoport	Év	Szállított áruk súlya			Árutonna-kilométer		
		vasút	gép- kocsi	belvíz	vasút	gép- kocsi	belvíz
<i>Európai Közös Piac</i>							
<i>országai:</i>							
Franciaország	1960	5,0	19,0	1,5	1245,0	670	236
	1967	5,1	25,4	2,0	1261,0	1076	260
Olaszország	1960	1,4	—	0,1	340,0	750	—
	1967	1,2	—	0,7	343,0	—	—
Német Szövetségi Köztársaság	1960	7,7	—	3,1	1030,0	632	729
	1967	5,5	—	3,7	994,0	—	794
Belgium	1960	7,0	—	6,7	716,0	894	571
	1967	6,4	—	8,9	653,0	—	594
Hollandia	1960	2,4	8,4	13,0	307,0	303	1744
	1967	2,1	21,3	17,7	263,0	806	2254

*Egyéb nyugat-európai
országok:*

Ausztria	1960	7,8	—	0,9	1176,0	—	136
	1967	6,1	—	0,9	1135,0	—	147
Dánia	1960	1,9	—	—	331,0	—	—
	1967	1,5	—	—	311,0	—	—
Egyesült Királyság	1960	4,8	23,1	0,2	583,0	937	—
	1967	3,8	—	0,1	404,0	—	—
Finnország	1960	4,5	—	—	1100,0	—	—
	1967	4,5	—	—	1200,0	—	—

Ország, országcsoport	Év	Szállított áruk súlya (tonna)			Árutonna-kilométer		
		vasút	gép- kocsi	belvíz	vasút	gép- kocsi	belvíz
Svájc	1960	7,2	—	1,3	810,0	—	5
	1967	8,5	—	1,4	988,0	—	6
Norvégia	1960	1,4	31,0	—	297,0	417	—
	1967	2,4	—	—	450,0	—	—
Svédország	1960	6,8	30,5	—	1461,0	912	—
	1967	7,4	—	—	1726,0	—	—

*Európai Szocialista
országok:*

Bulgária	1960	4,9	16,3	0,2	885,0	259	78
	1967	7,6	45,7	0,3	1410,0	614	152
Csehszlovákia	1960	14,2	31,4	0,3	3216,0	374	144
	1967	15,9	46,2	0,3	3671,0	546	157
Lengyelország	1960	9,7	13,8	0,1	2240,0	193	31
	1967	11,4	21,3	0,2	2772,0	325	59
Magyarország	1960	9,3	7,1	0,5	1333,0	90	113
	1967	11,3	13,5	0,9	1811,0	206	170
Német Demokratikus Köztársaság	1960	13,8	15,7	0,7	1910,0	290	131
	1967	15,8	23,3	0,9	2404,0	511	161
Románia	1960	4,2	3,1	0,1	1077,0	51	47
	1967	7,1	9,8	0,2	1934,0	176	60
Szovjetunió	1960	8,8	39,6	1,0	7017,0	460	465
	1967	11,0	50,7	1,3	9172,0	723	611
Jugoszlávia	1960	3,5	4,9	0,3	826,0	114	109
	1967	3,4	23,1	0,6	821,0	677	200

Közepesen fejlett országok:

Görögország	1960	0,3	—	—	44,0	—	—
	1967	0,6	—	—	65,0	—	—
Portugália	1960	0,4	—	—	86,0	—	—
	1967	0,4	—	—	77,0	—	—
Spanyolország	1960	1,0	—	—	229,0	—	—
	1967	0,9	—	—	280,0	—	—
Törökország	1960	0,5	—	—	155,7	—	—
	1967	0,4	—	—	154,5	—	—

Forrás: Ugyanott, 246—247. old.

4. táblázat. Egy lakosra jutó vasúti személyszállítási teljesítmények

Ország, országsoport	Mérték- egység	1960	1964	1966	1968
a) <i>Európai Közös Piac</i> <i>országai:</i>					
Franciaország	utasszám	12,4	12,6	12,7	11,6
	utaskm	696,1	780,9	776,7	712,9
Olaszország	utasszám	11,2	9,6	—	6,1
	utaskm	620,5	559,7	—	548,3
Német Szövetségi Köztársaság	utasszám	25,2	20,2	19,0	17,3
	utaskm	716,0	653,1	642,8	580,1
Belgium	utasszám	23,2	20,3	22,1	21,1
	utaskm	876,5	860,0	816,9	762,1
Hollandia	utasszám	16,9	16,1	15,2	14,2
	utaskm	666,8	647,6	610,4	579,1
b) <i>Egyéb nyugat-európai</i> <i>országok:</i>					
Ausztria	utasszám	24,8	26,5	25,4	22,2
	utaskm	966,0	946,1	897,2	763,0
Dánia	utasszám	24,3	25,9	—	23,3
	utaskm	640,9	720,1	—	661,9
Nagy-Britannia	utasszám	19,8	17,2	15,7	15,0
	utaskm	661,8	591,6	557,5	519,2
Norvégia	utasszám	11,5	9,7	9,1	8,0
	utaskm	498,5	463,3	465,0	430,2
Svájc	utasszám	57,9	58,6	54,9	52,1
	utaskm	1487,1	1644,4	1326,0	—
Svédország	utasszám	12,2	10,1	8,8	7,7
	utaskm	694,4	687,5	663,0	598,8
c) <i>Európai szocialista</i> <i>országok:</i>					
Bulgária	utasszám	10,0	10,5	11,7	12,1
	utaskm	459,8	533,0	616,9	681,8
Csehszlovákia	utasszám	42,5	40,0	39,9	38,2
	utaskm	1416,1	1368,1	1380,3	1320,5

Ország, országcsoporth	Mérték- egység	1960	1964	1966	1968
Lengyelország	utasszám	27,5	29,8	31,4	32,0
	utaskm	1041,7	1067,7	1100,3	1114,0
Magyarország	utasszám	48,0	51,6	53,5	54,7
	utaskm	1429,7	1598,4	1563,4	1610,2
Német Demokratikus Köztársaság	utasszám	54,7	40,3	39,1	39,6
	utaskm	1234,7	1021,5	1018,7	1068,5
Románia	utasszám	11,4	13,8	28,1	—
	utaskm	570,7	704,3	765,4	—
Szovjetunió	utasszám	9,1	9,9	10,5	11,5
	utaskm	796,6	856,9	940,9	1068,5
Jugoszlávia	utasszám	11,5	11,7	10,8	9,1
	utaskm	567,2	638,4	617,3	509,1

d) *Közepesen fejlett
országok:*

Görögország	utasszám	1,4	1,3	1,4	—
	utaskm	123,7	126,6	115,1	—
Portugália	utasszám	11,2	13,1	14,3	14,9
	utaskm	244,3	305,2	338,9	348,1
Spanyolország	utasszám	3,5	5,4	—	9,4
	utaskm	242,3	377,2	445,8	417,5
Törökország	utasszám	3,5	2,6	2,6	2,9
	utaskm	158,4	116,7	127,3	135,2

Forrás: Közlekedési és Hírközlési Adattár 1960—1967. 160. old.; Közlekedési és Hírközlési Adattár. 1969. 207. old.

5. táblázat. A vasúti forgalom teljesítményei a helyreállítás időszakában

Megnevezés	1937-1938. havi átlag	1946				1947			
		március	május	július	augusztus	január	augusztus	december	
Szállított áru									
ezer tonna	1 671	685,0	717,0	703,0	781,0	930,0	1 402,0	1 633,0	
havi index	100	41,0	42,9	42,9	46,7	55,7	83,9	97,7	
Árutonna-kilométer									
millióban	219	98,0	102,3	98,0	112,0	139,0	219,0	256,0	
index	100	44,7	47,0	44,1	53,0	65,7	100,0	121,0	
Megrakott teherkocsi									
darab	113 891	36 045,0	43 786,0	44 447,0	48 000,0	53 000,0	98 000,0	97 000,0	
index	100	32,4	39,4	40,0	43,1	48,2	88,0	87,2	
Szállított utas									
ezer fő	6 499	5 224,0	5 666,0	6 216,0	3 950,0	5 181,0	10 024,0	9 748,0	
index	100	80,4	87,2	96,4	60,8	79,7	154,2	150,0	
Útskilométer									
millió	187	258,0	285,0	282,0	163,0	207,0	435,0	376,0	
index	100	131,0	144,7	143,2	82,7	105,1	220,8	190,9	
Elegytonna-kilométer	1 044	414,0	522,0	545,0	618,0	600,0	1 046,0	1 058,0	
index	100	41,2	52,0	54,3	61,6	59,8	100,2	101,4	

Forrás: Gazdaságstatisztikai Tájékoztató, 1946. II. sz., 62. old.; Gazdaságstatisztikai Tájékoztató, 1947. VII. sz., 314. old. (Fizető teljesítmények.)

6. táblázat. A vasúti kocsik kihasználásának műszaki-gazdasági mutatói

	Egység	1960	1965	1970
Teherkocsik átlagos statikus terhelése	tonna	17,00	18,50	20,90
Átlagos kocsiforduló-idő	nap	3,59	3,56	3,73
Üres futás aránya	%	31,30	31,80	31,50

Tehervonatok btto súlya	tonna	834,0	934,0	1029,0
Hasznos terhelés aránya	%	52,4	52,6	51,8
Átlagos utazási sebesség	km/óra	13,1	14,6	15,7

Forrás: Közlekedési és Hírközlési Adattár. 1969. 35. old.; A szállítás és hírközlés összefoglaló adatai 1970. IV. negyedév. KSH 1971. 28. old.

7. táblázat. Vonalí vágányhossz tengelynyomás szerint (%-ban)

Év	12,6 tonnánál kisebb	12,6 – 15,9	16 – 17,9	18 – 20	20 tonnánál nagyobb tengelynyomás
		tonna			
1960	31,0	6,4	15,2	29,8	17,6
1965	23,7	3,4	11,3	21,9	39,7
1969	21,0	3,4	11,0	18,7	45,9
1970	19,9	3,8	10,2	19,3	46,8

Forrás: Közlekedési és Hírközlési Adattár. 1969. 36. old., valamint Közlekedési és Hírközlési Évkönyv 1970. 36. old.

8. táblázat. Vonalí vágányhossz a sínek beéptítési éve szerint (%-ban)

Év	0 – 10 éves	11 – 20 éves	21 – 30 éves	31 – 40 éves	41 – 60 éves	60 évnél régőbbi
1960	20,7	11,9	12,2	6,3	30,5	18,3
1965	22,8	14,5	10,3	7,9	20,4	24,1
1969	26,8	15,3	7,7	9,0	19,1	22,1
1970	28,2	17,8	7,1	7,6	16,4	22,9

Forrás: Ugyanott, 37. old.

9. táblázat. A géppel végzett munkák arányának alakulása (%-ban)

Építési		Pálya- fenntartási
szakszolgálat		
1950	15	—
1955	22	—
1960	33	8
1965	70	40
1969	80	46
1970	85	50
Tervezett:		
1975	95	70
1980	98	75

Forrás: Vasutasok Szakszervezete adatai. 1971.

10. táblázat. A vonal vágányhossza a jelzőberendezés jellege szerint
(normál nyomtáv, %-ban)

Év	Vonatjelentő őri	Állomás távolságú	Villamosblokkos	Automata és félautomata
1960	16,2	73,4	7,4	3,0
1965	20,7	66,1	9,9	3,3
1969	19,5	65,0	7,9	7,6
1970	17,8	65,9	7,4	8,9

Forrás: Közlekedési és Hírközlési Adattár. 1969. (Állomás, mellékvágányok nélkül.) 37. old.

11. táblázat. Teljesítmények megoszlása vontatási nemek szerint (%-ban)

Vontatás neve	1960	1965	1970
Gőz	88,4	65,4	34,0
Villamos	7,7	16,0	29,0
Diesel	3,9	18,6	37,0

Forrás: Ugyanott, 35. old.; A szállítás és hírközlés összefoglaló adatai. 1970. 28. old.

12. táblázat. Üzembe helyezett új járművek a vasúti közlekedésben (darab)

Jármű	1968	1969	1970
Villamos mozdony	24	26	24
Diesel-mozdony	45	57	36
Motorvonat	—	2	8
Személykocsi	210	237	233
Teherkocsi összesen	2211	1450	2265

Forrás: Ugyanott 32. old.

13. táblázat. A MÁV állományi létszámának alakulása 1951—1970-ig*

Év	Forgalmi utazó	Forgalmi nem utazó	Forgalmi összesen	Munkás	Alkalma-zott	Egyéb	Összesen
1951	16 867	28 855	45 722	64 904	22 900	1169	134 695
1952	17 903	30 430	48 333	64 354	23 707	1524	137 918
1953	19 427	32 649	52 076	66 228	24 331	1107	143 742
1954	19 749	34 255	54 004	62 312	24 957	709	141 982
1955	20 503	35 525	56 028	64 534	22 623	621	143 806
1956	21 557	36 221	57 778	67 919	22 862	624	149 183
1957	22 337	35 490	57 827	67 575	20 463	743	146 608
1958	23 557	37 714	61 271	70 415	18 523	543	150 752
1959	24 868	38 657	63 525	72 864	21 527	935	158 851
1960	26 326	39 348	65 674	73 023	19 639	1473	159 809
1961	25 916	40 673	66 589	72 329	20 108	1499	160 525
1962	25 457	41 326	66 783	74 518	20 433	1585	163 319
1963	25 371	42 990	68 361	75 899	20 560	1591	166 411
1964	24 963	42 014	66 977	76 210	22 707	1993	167 887
1965	24 759	41 363	66 122	74 166	22 204	1715	164 207
1966	24 290	40 556	64 846	72 157	22 033	1732	160 768
1967	23 229	40 589	63 818	72 897	22 364	1568	160 647
1968	22 224	40 563	62 787	70 995	22 633	1461	157 876
1969	20 828	39 914	60 742	69 612	22 720	1774	154 848
1970	20 142	39 350	59 492	66 388	22 795	1592	150 267

Forrás: KPM Vasúti Főosztály Munkaügyi osztálya adatszolgáltatása, 1971. (Valamennyi tevékenységcsoport beszámításával.)

* 1966-tól az Utasellátó Vállalat és Fatelítő Vállalat adatai nélkül.

14. táblázat. Vonatkilométer és a forgalmi állományú dolgozók létszámviszonya

Megnevezés	1965	1966	1967	1968
Vonatkilométer	119	120	122	123,5
Forgalmi állományú dolgozók	101	99	97	95,6
Egy forgalmi dolgozóra jutó vonatkilométer	118	123	125	129,2

Forrás: KPM Vasúti Főosztály adatai, 1970.

15. táblázat. Női foglalkoztatottak megoszlása (%-ban)

Év	Arányuk a forgalmi dolgozók között	Arányuk a munkások között
1966	9,4	10,4
1967	10,1	10,9
1969	9,6	8,2
1970	11,9	9,5

Forrás: A Vasutasok Szakszervezetének jelentése a vasúton dolgozó nők társadalmi, gazdasági, szociális helyzetéről, 1970. Közlekedési és Hírközlési Évkönyv. 1970. 197. old.

16. táblázat. Államvasúti dolgozók munkába járási módjainak alakulása
(1962—1969)

Év	Munka- helyén magán- lakásban lakott	Laktanya- ban lakott	Munka- helyére naponta bejárt	A naponta bejárók munkahely – lakóhely távolsága (km)		
				1 – 10	11 – 50	50-nél több
1962	51,0	8,6	40,4	—	—	—
1965	49,4	7,6	43,0	24,3	59,3	16,4
1967	48,6	7,4	44,0	25,8	58,7	15,5
1969	47,7	5,9	46,4	25,8	59,1	15,1

Forrás: KPM Vasúti Főosztály adatai alapján.; A MÁV 1969. évi teljes körű munkaügyi adatfelvétel anyagának üzemszociológiai feldolgozása, 1970.

17. táblázat. Átlagkeresetek alakulása a vasútnál és a szocialista szektorban
(Ft/fő/hó)

Év	Vasutas dolgozók átlagkeresete	Munkás és alkalmazotti átlagkeresetek a szocialista szektorban
1957	1318	1417
1958	1383	1449
1959	1408	1511
1960	1453	1547
1961	1470	1568
1962	1505	1607
1963	1555	1670
1964	1699	1725
1965	1712	1731
1966	1791	1731
1967	1834	1875
1968	1891	1915
1969	2020	1998
1970	2195	—

Forrás: Vasutasok Szakszervezetének adatai, 1970.; Munkaügyi Adattár, 1949/1966. KSH 1968.; Statisztikai Évkönyv, 1969. KSH 1970. adatai alapján számított adatok.

18. táblázat. Átlagkeresetek és havi munkaidő összefüggése az állami iparban és a vasútnál (1968—1969)

Ágazat	Átlagos havi munkaidő (óra)	Átlagos órakereset (Ft)	Havi kereset (Ft/fő)
Állami ipar összesen	198	10,81	2140
Nehézipar	196	11,58	2292
Gépi berendezések	200	10,95	2126
Közlekedési eszközök gyártása	198	10,47	2168
Építőipar	195	9,45	2041
Könnyűipar	199	9,21	1880
Élelmiszeripar	208	—	1915
Vasúti közlekedés	217	8,46	1874
utazó forgalmi személyzet	220	9,19	2021
vontatási személyzet	243	10,75	2612
nem utazó forgalmi személyzet	229	7,82	1790

Forrás: KNEB vizsgálata. Összefoglaló jelentés a vasúti forgalom helyzetéről, különös tekintettel a személyi feltételekre, 1969.

19. táblázat. Vasutas dolgozók baleseti helyzete (1952—1970)

Év	Baleset	Előző év %-a	Halálos	Csonkulásos	1000 főre jutó balesetek	Egy sérült gyógy-ideje/nap
1952	6890	—	66	—	—	—
1955	6381	107	71	36	—	—
1960	5790	70	46	38	36,0	22,7
1965	5076	76	50	17	30,6	26,6
1969	3624	68	45	44	29,4	32,5
1970	3539	—	50	46	—	—

Forrás: Vasutasok Szakszervezetének adatai, 1970.

20. táblázat. A forgalom utazó és nem utazó dolgozói teljesítményének alakulása

Év	Vonatszám (ezer db)	Forgalmi utazó átlaglétszám	Nem utazó egy főre jutó vonat-km teljesítmény
1963	532	22 752	1334
1964	564	22 011	1461
1965	570	21 737	1501
1966	585	21 499	1557
1967	577	20 970	1595
1968	576	20 450	1637

Forrás: KNEB vizsgálata. Összefoglaló jelentés a vasúti forgalom helyzetéről, különös tekintettel a személyi feltételekre, 1969.

21. táblázat. MÁV-kórházak és rendelőintézetek adatai

Megnevezés	Összesen	MÁV-kórház és rendelőintézetben
Kórházi ágyak száma	1748	1068
Kórházi és rendelőintézeti dolgozók száma	1969	1361
Ebből: orvos	342	259
egészségügyi középkaader	807	564
egyéb dolgozó	820	538
Állandó főfoglalkozásúak száma	1716	1167
Ebből: orvos	179	122
egészségügyi középkaader	774	556
egyéb dolgozó	763	489
Részfoglalkozásúak száma (óraszám átlag létszámra átszámítva):	253	194
Ebből: orvos	163	137
egészségügyi középkaader	33	8
egyéb dolgozó	57	49

Forrás: KPM Vasúti Főosztály adatai, 1970.

22. táblázat. Vasúti nyugellátottak száma (fő)

Év	Saját jogon	Származékos	Baleseti járadékos	Összesen
1967	45 296	34 637	1843	81 776
1968	47 534	35 047	1761	84 342
1969	50 083	35 376	1665	87 124
1970	53 178	35 640	1585	90 403

Forrás: A Központi Vezetőség jelentése a Vasutasok Szakszervezete VIII. kongresszusának, 1971. március 17–18.

Végzettség megnevezése	1967. szeptember 30-i tény	1970	1975	1980	1985
Műszaki egyetemi végzettség (mérnök)	1 469	1 650	1 800	1 950	2 100
Műszaki főiskola (felsőfokú technikum)	248	300	500	750	1 000
Műszaki középiskola	4 923	5 500	6 500	7 000	8 000
<i>Összesen:</i>	<i>6 640</i>	<i>7 450</i>	<i>8 800</i>	<i>9 700</i>	<i>11 100</i>
Egyetemi végzettség (jogász, közgazdász stb.)	898	1 000	1 200	1 300	1 400
Főiskolai végzettség	111	150	200	250	300
Középiskolai végzettség	14 259	14 500	15 000	15 500	16 000
<i>Összesen:</i>	<i>15 268</i>	<i>15 650</i>	<i>16 400</i>	<i>17 050</i>	<i>17 700</i>
8 általános iskolai végzettség	72 158	76 000	80 000	85 000	90 000
8 általános iskolai végzettség alatt	67 693	56 450	40 800	26 250	10 200
Analfabéta	683				
<i>Összesen:</i>	<i>140 534</i>	<i>132 450</i>	<i>120 800</i>	<i>111 250</i>	<i>100 200</i>
<i>Mindösszesen:</i>	<i>162 442</i>	<i>155 550</i>	<i>146 000</i>	<i>138 000</i>	<i>129 000</i>
Szakmunkás szükséglet	28 568	31 000	32 000	33 000	33 000

Forrás: KPM Vasúti Főosztály adatai alapján, 1971.

ELŐSZÓ	5
A VASÚTI KÖZLEKEDEÉS A GAZDASÁG INTEGRATÍV ÁGAZATA	9
Történeti összefoglaló	9
A vasúti közlekedés színvonalának néhány mutatója	15
A VASUTAS DOLGOZÓK RÉTEGEI, TÁRSADALMI HELYZETE A FELSZABADULÁS ELŐTT	19
Az államvasúti szervezet kialakulása	19
A vasutas rétegek hierarchiája	26
A forradalmi mozgalom fellendülése	20
Vasutas rétegszervezetek	33
Szociális helyzet a századfordulón. Az első világháború hatása	35
A hanyatlás évtizedei. A politikai terror kora	38
A vasutas dolgozók társadalmi eredete az 1930-as években	42
A VASÚT HELYREÁLLÍTÁSA ÉS FEJLESZTÉSE A FELSZABADULÁS UTÁN	51
A helyreállítás időszaka	51
A vasút a szocialista gazdaság viszonyai között . . .	55
A magyar vasutak műszaki színvonalának jellemzői	63
Közlekedéspolitikai koncepció	73

A VASUTAS DOLGOZÓK BELSŐ RÉTEGZŐDÉSE A FELSZABADULÁS UTÁN	81
A foglalkoztatottság struktúrája	82
A vasút munkaerőforrásai	84
Női foglalkoztatottak	90
A dolgozók korösszetétele	92
Bejárás, ingázás — munkaidő, munkarend	95
VASUTAS DOLGOZÓK BÉR- ÉS ANYAGI ÖSZTÖNZÉSI RENDSZEREI	101
Bérpolitikai intézkedések, az átlagbér alakulása	104
LAKÁSHELYZET	109
A VASUTAS DOLGOZÓK MUNKAKÖRÜLMÉNYEI	115
EGÉSZSÉGÜGYI ÉS SZOCIÁLIS ELLÁTÁS	126
Társadalombiztosítási szolgáltatások	131
A SZAKKÉPZÉS TÍPUSAI ÉS FORMÁI A VASÚTNÁL	142
Szakmunkásképzés	143
Középfokú képzés	147
Felsőfokú képzés	149
A képzettség és a munkaerő stabilitása	150
A szakmastruktúra változásai	153
A vasúti szakképzés új rendszere	155
A VASUTAS DOLGOZÓK TERMELESI AKTIVITÁSA, IDEOLÓGIAI, POLITIKAI KÉPZÉSI FORMÁK	163
ÖSSZEFOGLALÓ KÖVETKEZTETÉSEK	170
FÜGGELÉK	183

A kiadásért felel a Kossuth Könyvkiadó igazgatója. Szerkesztette Rákos Imréné. A borító Rudas László munkája. Műszaki vezető Szécsi Andor. Műszaki szerkesztő Rudas László. A szedést 1972. III. 2-án kezdték meg. Megjelent 1972. augusztus 31-én, 6000 példányban. Terjedelme 12,75 (A/5) ív. PL—124—K—7274. 72.0261/1 — Zrínyi Nyomda, Budapest. Felelős vezető: Bolgár Imre vezérigazgató

19,- Ft